رئاسة الجمهورية
المجالس القومية المتخصصة

موســـــــــــوعة

المجالس القومية المتخصصة

١٩٧٤ - ١٩٨٩

المجـلد الرابـــع

تقديـــــــم :

يشهد العالم ثورة متصاعدة فى وسائل الاتصال والمواصلات ، تنبيء بوادرها عن سرعة التأثير المتبادل بين مختلف الدول والشعوب . وترجع أهمية ذلك الى ارتباط خدمات النقل والمواصلات ارتباطا وثيقا بمختلف الأنشطة البشرية ، وتصاعد أهميتها مع اطراد نمو المجتمعات وتقدمها ، حتى أصبحت مقياسا من مقاييس الحضارة ، فعن طريقها يتم الترابط داخل المجتمع الواحد ، والاتصال والتعارف وتبادل المنافع والتمازج الحضارى عالميا . ويشير تطور هذه الخدمات فى امة من الأمم الى مدى ما أحرزته من رقى وتحضر .

ومن ناحية اخرى يتزايد الاهتمام بتلبية احتياجات الانسان ، باعتباره غاية كل تنمية وهدفها ، ولا شك ان انتاج وتوفير السلع والخدمات الضرورية ، يأتى بين أولويات هذه الاحتياجات . وتمثل وسائل النقل والمواصلات المعبر الأساسى لتحقيق تلك الغايات .

وانطلاقا من هذه المفاهيم بحث المجلس القومى للانتاج هذه الموضوعات ، آخذا فى الاعتبار أهمية تحقيق متطلبات التنمية بشقيها الانتاجى والخدمى .

ومن ثم رؤى الجمع بين دراسات النقل والمواصلات ، ودراسات التموين والتجارة الداخلية ، ليضمها جميعا هذا « المجلد الرابع » من موسوعة المجالس القومية المتخصصة .

وقد تلازم بحث المشكلات الملحة والعاجلة مع اعداد السياسات والاستراتيجيات طويلة المدى . مع ملاحظة أن تسارع التطورات وتلاحق المتغيرات اقتضيا تحديث بعض الدراسات . كما كان لمستحدثات العلم والتكنولوجيا أثرها فى تطوير بعضها الآخر .

* * *

وفى مجال النقل والمواصلات ، كان من أبرز ما نبهت اليه الدراسات المبكرة – لمشكلة النقل بالقاهرة الكبرى – حتمية استخدام مترو الانفاق ، من خلال خطة لتنفيذه على ثلاث مراحل . كما أنجزت دراسة موسعة عن قناة السويس أوضحت أهمية تطويرها وتحديث خدماتها ، بالاضافة الى العناية الباكرة بأهمية دور النقل والمواصلات فى تعمير سيناء .

ولم تقتصر الدراسات على مواجهة الأوضاع الملحة ، بل امتدت لتشمل مختلف مشكلات النقل الداخلى والخارجى .

وقد حظى رسم السياسات ، بجانب كبير من دراسات المجالس فى هذا القطاع ، ومرد ذلك إلى ما تمثله

من أهمية على صعيد الاتصال الداخلي والخارجي . ففي المجال الأول ، كان من بين الدراسات الاستراتيجية تطور الطرق وحركة النقل عليها ، والنقل المائي الداخلي ومستقبله ، والاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية ، وسياسة السكك الحديدية ، وتطوير الخدمة البريدية . وفي المجال الثاني ، كان الاهتمام بالنقل البحري والموانى ، باعتبار أن النقل البحري هو الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية ، الى جانب دوره الهام في نقل الركاب . ومن ثم شملت دراساته الاستراتيجية : الموانى المصرية وتطويرها ورفع كفاءتها ، والحاجة الى إنشاء « موانى » جديدة ، وفي مقدمتها ميناء دمياط ، والذى تم انشاؤه فعلا .

ولما كان النقل الجوى يمثل عنصرا رئيسيا للانتقال والاتصال بين الشعوب والدول المختلفة ، مع تعاظم دوره في النقل الداخلي – فقد اشتملت استراتيجيته على عدة دراسات ، استوعبت : مشكلات الطيران المدني والنقل الجوى ومواجهتها ، وتطوير أوضاعه ، ورسم سياسته المستقبلية ، وأوضاع المطارات المصرية ووسائل تطويرها .

وكان من بين الموضوعات التي لقيت عناية خاصة : سياسة النقل في المجتمعات الجديدة ، إذ توخت الدراسة الخاصة بها ، توضيح الصلة الوثيقة بين سياسة انشاء المجتمعات الجديدة في معادلة واحدة مع سياسة اختيار الوسائل المثلى للنقل ، وذلك تحقيقا للترابط بين هذه المدن وبين المجتمعات التقليدية المحيطة بها ، بحيث تتواكب السياستان معا ، في اطار قومي متكامل .

• • •

وفي مجال التموين والتجارة الداخلية ، كان هدف الدراسات في مجموعها : تقليل الفجوة الغذائية بالقدر الممكن ، وتخفيف حدة المشكلة التموينية ، بتوفير حاجات المواطنين مع عدالة التوزيع . الى جانب تقدير الاحتياجات المستقبلية من مختلف السلع .

ولذلك اتسمت كل دراسة من هذه الدراسات بالجمع بين عرض الحلول المباشرة ، وبين السياسات على المدى الطويل . ويظهر ذلك في الدراسات التي خصصت لمواجهة : المشكلة التموينية ، ومشكلة الخبز وسبل علاجها ، وارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء ، وتطوير التجارة الداخلية .

كما خصصت دراسة موسعة لاستراتيجية انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات شملت : اللحوم الحمراء ، والدواجن والبيض ، والأسماك والألبان .

• • •

وإذا كانت هذه إشارات سريعة إلى بعض عناوين موضوعات النقل والمواصلات والتموين والتجارة الداخلية

فسيطالع القارىء مستخلصات دراساتها فى هذا « المجلد » ، طبقا لما أقره المجلس القومى للانتاج خلال خمس عشرة دورة . أما المادة الأصلية الموسعة فقد أنجزتها شعبتا : النقل والمواصلات ، والتموين والتجارة الداخلية ، بمن تضمان من كبار المختصين ، ومن أصحاب الخبرات العلمية والعملية فى هذا الميدان .

. . .

وبعد .. فانى أرجو أن ينال هذا العمل من عناية القراء والمختصين ما يحفزنا على استكمال إصدار موسوعة المجالس القومية ، لتكون معلما من معالم العمل الوطنى على طريق التنمية الشاملة .

وعلى الله قصد السبيل ،،،

د . محمد عبدالقادر حاتم

المشرف العام

على المجالس القومية المتخصصة

النقل والمواصلات

و

التموين والتجارة الداخلية

دراسات وتوصيات المجلس القومى للانتاج والشئون الاقتصادية

القسم الأول :

النقل والمواصلات

الانفتاح الاقتصادى في مجالات النقل والمواصلات

ان قطاع النقل والمواصلات ، من أكثر القطاعات تأثيرا في سياسة الانفتاح ، ومن أول ما يجب أن تتجه اليه هذه السياسة ، نظرا لتأثره خلال السنوات الماضية من عدم كفاية الاموال التى خصصت له لأعمال الصيانة والتجديد والاضافات ، حتى تتهيأ مرافقه وتصبح على درجة من الكفاية والمقدرة لتخدم بكفاءة سياسة الانفتاح في مجالات الاقتصاد القومى .

لذلك حرص المجلس القومى للانتاج والشئون الاقتصادية ، على دراسة علاقة سياسة الانفتاح بقطاع النقل والمواصلات ، وقد قامت شعبة النقل بالمجلس بدراسة هذا الموضوع دراسة مستفيضة ، كما ناقشه المجلس ، وانتهى فيه الى ما يلى :

في قطاع النقل البحرى والموانى والتخزين

يمكن النظر الى الانفتاح الاقتصادى في مجال النقل البحرى والموانى والانشطة التى تتعلق بهما من زاويتين :

الاولى : الانفتاح في مجالات النقل البحرى والأنشطة المكملة له .

الثانية : دور النقل البحرى في مواجهة متطلبات الانفتاح الاقتصادى في الأنشطة الأخرى ، باعتباره الركيزة الأساسية التى تربط بين الداخل والخارج .

أولا : الانفتاح في مجالات النقل البحرى والأنشطة المكملـــة

كان قطاع النقل البحرى من أوائل قطاعات الدولة التى بادرت بتطبيق سياسة الانفتاح الاقتصادى ، وذلك بالسماح بإنشاء الشركات الخاصة وشركات رأس المال المشترك ، والعمل على تطوير وزيادة كفاءة وسعة عناصره المتاحة المختلفة مثل : الموانى والاسطول البحرى ، بتدبير القروض لمشروعات محددة مدروسة من البنك الدولى للانشاء والتعمير ، ومن مصادر التمويل المختلفة .

وعلى الرغم من قيام وزارة النقل البحرى بوضع سياسة عامة تحدد مدى الانفتاح بالنسبة لكل نشاط من أنشطة هذا القطاع وما يلزم اتخاذه من حدود وضوابط بالنسبة لكل مجال ، فان المجلس يرى ضرورة تحديد المفاهيم الاساسية والخطوات الرئيسية للحدود والضوابط بالنسبة لكل مجال ، وأن تلتزم بها أجهزة الدولة التى لها علاقة بقطاع النقل البحرى ، على المدى الطويل .

وذلك فضلا عن المعوقات العامة التى تحول دون انطلاق مشروعات الانفتاح الاقتصادى في مجال النقل البحرى والتى ظهرت في واقع الممارسة والتجربة ، ويمكن تلخيصها فيما يلى :

- عدم وجود تخطيط متكامل على مستوى الدولة لحجم التجارة المتوقعة للمدى المتوسط والطويل .

- عدم توافر النقد المحلى اللازم للمشروعات التى سبق اقرارها بالخطط السابقة المتتابعة ، والتى لم تنفذ حتى الآن ، علاوة على قصور الطاقة التنفيذية لمثل هذه المشروعات ، مما يدعو الى إحجام المستثمرين الأجانب عن المساهمة فيها .

- عدم اعتماد التكلفة للمشروعات التى يحتاج تنفيذها لأكثر من سنة مالية واحدة ، مما يؤدى الى تعثر انتظام انهاء هذه المشروعات في مواعيدها المحددة لتنفيذ الخطط الاخرى المعتمدة عليها ، فضلا عن تعرض تكلفة تنفيذ هذه المشروعات للزيادة المطردة بما لا يشجع المستثمرين الاجانب على المساهمة في هذه المشروعات .

– قصور طاقات الموانى المصرية ومعداتها عن مجابهة حجم التجارة المتزايدة بسبب الانفتاح الاقتصادى ، والاعتماد على ميناء واحد هو ميناء الاسكندرية الذى تعرض لاختناقات وغرامات تأخير وعلاوات تكدس ، وتلف بعض هذه البضائع للاضطرار الى تخزينها فى ساحات مكشوفة ، سواء داخل وخارج الميناء .

– عجز القوى البشرية المدربة وهجرتها للخارج بسبب ضعف الاجور والحوافز .

– المعوقات العامة على مستوى الدولة ، مثل : عدم وجود أماكن اقامة ، وأجهزة اتصالات داخلية وخارجية .

– طول الاجراءات وتعددها وعدم وجود هيئة مركزية لحسم القرار النهائى قبل التنفيذ .

وفى اطار وضع السياسة المحددة للانفتاح الاقتصادى فى قطاع النقل البحرى ، نوضح فيما يلى ما يجب أن يكون عليه التخطيط بالنسبة للانشطة المختلفة لهذا القطاع .

الموانى والسعة التخزينية على مستوى الجمهورية

(أ) طاقة الموانى :

تبلغ طاقة الموانى الحالية حوالى ١٥ مليون طن سنويا (بخلاف البترول ومواد التعدين) والطاقة المستهدفة حتى سنة ١٩٨٠ يمكنها أن تواجه التجارة الخارجية التى تقدر بحوالى ٢٣ مليون طن سنويا حتى تلك السنة على أساس زيادة ٥٠ ٪ عن معدل حجم التجارة الحالى ، بشرط أن تنفذ المشروعات التى تقدمت بها وزارة النقل البحرى فى خطة ٧٦ / ١٩٨٠ ، لكى تصبح طاقة الموانى على النحو التالى :

اسم الميناء	الطاقة الحالية	الطاقة المستهدفة ١٩٨٠
ميناء الاسكندرية	١٢ مليون طن	١٥ مليون طن
ميناء الدخيلة	———	٥ مليون طن
ميناء بور سعيد	١ مليون طن	٢ مليون طن
ميناء بور ابراهيم	١,٥ مليون طن	١,٧٥٠ مليون طن
ميناء الادبية	٠,٢٥٠ مليون طن	٢,٢٥٠ مليون طن
ميناء سفاجة	٠,٧٥٠ مليون طن	٢ مليون طن
الجملـــة	١٥,٥ مليون طن	٢٨ مليون طن

ملحوظة :

طاقة ميناء الاسكندرية الحالية للبترول ٩ مليون طن سنويا ، استغل منها سنة ١٩٧٤ حوالى٥,٥ مليون طن فقط ، وهذه الطاقة تكفى حتى سنة ١٩٨٠ . أما بالنسبة لبترول خليج السويس فيتم نقله بواسطة خطوط أنابيب البترول أو الناقلات .

حتى يمكن تنفيذ هذه الخطة ، يوصى المجلس بالآتى :

– اعتماد الخطة الخمسية ١٩٧٦ – ١٩٨٠ المقدمة من وزارة النقل البحرى ، وتدبير النقد المحلى والاجنبى اللازم ، مع اعطاء الاسبقية لهذه المشروعات وما يلزمها من مشروعات مكملة للافادة من القروض الميسرة التى تحصل عليها الدولة .

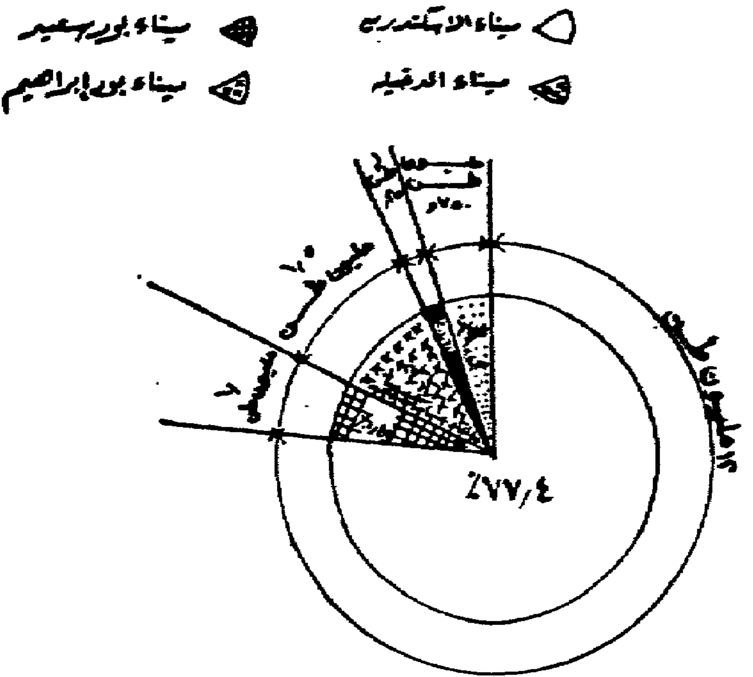
– تدعيم الطاقة التنفيذية المتوفرة الآن فى مصر بالنسبة لانشاء الموانى ، وذلك بتكوين شركات جديدة محلية (قطاع عام أو قطاع خاص) أو رأس مال مشترك ، أو الاستعانة بالشركات العالمية فى هذا المجال .

– إدخال التكنولوجيا الحديثة فى تصميم وتخطيط المشروعات للموانى الجديدة أو التوسعات فى الموانى الحالية ، مع الاستعانة بالخبرات الأجنبية المتخصصة فى هذا المجال .

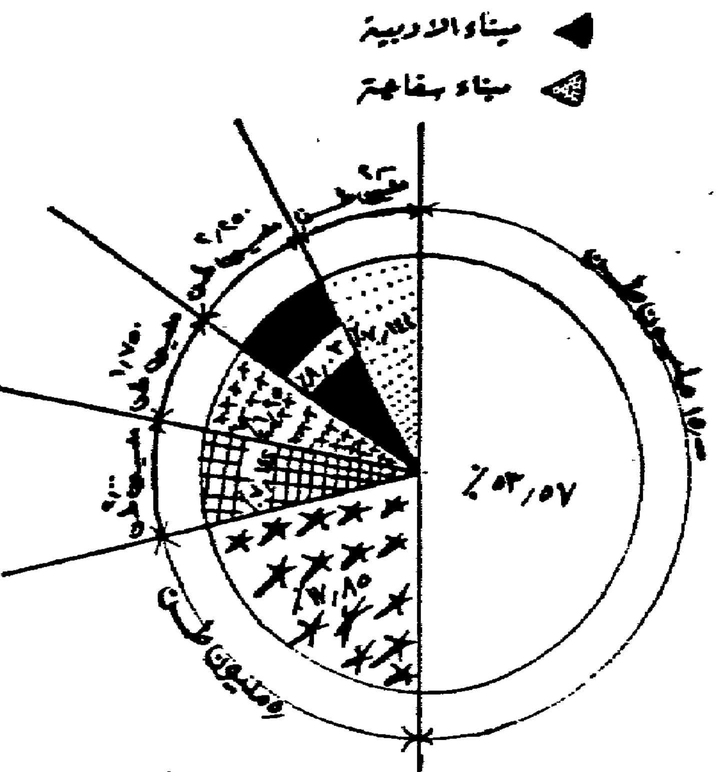
ان طاقة الموانى السابقة الاشارة اليها حتى سنة ١٩٨٠ ، لا يمكن لها أن تتحقق الا اذا توفرت وسائل النقل المختلفة من : سكة حديد ونقل برى ونقل نهرى من وإلى داخل البلاد ، مع اعطاء الدفعة المؤثرة لمرفق النقل النهرى ، وتدعيم مرفق السكة الحديد بعربات البضائع الصلب والجرارات وغيرها ، وضرورة الاسراع فى استكمال انشاء خط سكة حديد ما بين ميناء سفاجة وقنا .

(ب) العناصر اللازم توافرها لضمان انسياب تـداول حجم التجارة بالموانى :

– ضرورة اعادة توزيع حجم التجارة على كافة موانى الجمهورية بالبحرين الابيض والاحمر ، بما يتناسب مع مصادر التجارة ومناطق الاستهلاك والانتاج ، وبما يكفل الاستغلال الكامل لطاقات الموانى ، وعدم حدوث أية اختناقات بأى منها .



الطاقة الحالية



الطاقة المستهدفه عام ١٩٨٠

طاقة الموانى

وفى هذا الصدد يوصى بالآتى :

أ) المواد التموينية المستوردة من الجنوب (قمح ، شاى ، بن) يتم تداولها عن طريق موانى سفاجة والسويس .

ب) تداول مواد التعمير الواردة من الشمال لمنطقة القناة وسيناء وشرقى الدلتا ، وهى : حديد التسليح ، أخشاب البناء ، الاسمنت - عن طريق ميناء بور سعيد ، مع إلزام الجهات المستوردة لتحديد هذا الميناء كميناء وصول عند التعاقد .

جـ) توزيع التجارة الواردة المتعاقد عليها على مدار السنة ، مع الاخذ فى الاعتبار أثر مواسم تصدير الحاصلات الزراعية - بما يتناسب مع الطاقات المتاحة فى الموانى المختلفة .

- دراسة تخصيص بعض الموانى الحالية والمستقبلة حتى سنة ٢٠٠٠ - بالبحرين الابيض والاحمر ، لنوعيات محددة مثل الفحم ، وتخصيص « موانى » لاغراض الصناعة والتعدين والبترول بما يتناسب مع حجم التجارة النوعية بها ، مع تخصيص « موانى » للاغراض العسكرية خارج نطاق الموانى التجارية .

- ضرورة عمل دراسة مفصلة عن الوضع الامثل لانشاء أرصفة الحاويات بالنسبة لموانى الجمهورية ، بما يلائم مواقع المناطق الحرة وحجم واتجاه البضائع العابرة ، قبل البدء فى أية عمليات انشائية لمثل هذه الأرصفة نظرا لضخامة حجم الاستثمارات اللازمة .

- أن يكون التعاقد على نقل التجارة الخارجية بواسطة السفن الحديثة مثل : سفن الحاويات وسفن الدحرجة والعبارات ، بدلا من استخدام سفن الشحن التقليدية ، لما يترتب عليه من توفير الوقت والتكلفة ، وضمان الاستخدام الامثل لطاقة الموانى المتاحة .

- أن يكون التعاقد على السفن الناقلة للتجارة الخارجية مقصورا على السفن الحديثة البناء والتجهيز ، منعا من تعطلها بالموانى ، مما يكلف الاقتصاد القومى أعباء باهظة .

- استكمال تعميق بوغاز ميناء مرسى مطروح الجارى إنشاؤه الآن وتقييم استخدام المرحلة التى تمت ، وتأجيل تنفيذ باقى مراحل إنشاء هذا الميناء الى مرحلة مستقبلة تواكب خطة تطوير منطقة الصحراء الغربية ، واستكمال وسائل ربطها بداخل الجمهورية ، والاستفادة من الوضع الحالى للاغراض السياحية بصفة أساسية .

- اسناد عملية انشاء وتشغيل بعض الموانى الجديدة ، مثل : ميناء الدخيلة ، وأرصفة الحاويات ، الى شركات عالمية متخصصة ، أو برأس مال مشترك ، أو عن طريق الايجار الطويل المدى - الى أن تتوفر الخبرات المحلية اللازمة ، وحتى لا يمثل انشاء مثل هذه الموانى عبئا على المتاح من الاستثمارات ، سواء المحلية أو الاجنبية .

- يوصى المجلس بسرعة البدء فى وضع خريطة تخزين على مستوى الجمهورية لاستيعاب التجارة الخارجية بنوعياتها المختلفة ، بالاستعانة بالخبرات العالمية المتخصصة واستعمال التكنولوجيا الحديثة فى هذا المجال .

ومن الضرورى العمل على إعداد مناطق تخزين جديدة على مستوى المحافظات والوحدات الاقتصادية ، يمكنها استيعاب احتياجات كل منها من التجارة الخارجية حتى سنة ١٩٨٠ ، مع دراسة إمكان إلزام الجهات المتعاقدة المختلفة بتدبير السعات اللازمة لتعاقداتها قبل إبرام التعاقدات .

- بالنسبة للمناطق الحرة المرتبطة بالموانى ، فإن الأمر يحتاج لدراسة عميقة متخصصة بالنسبة لكل ميناء على حدة ، يراعى فيها توفر المشروعات الاستثمارية واقتصادياتها وحجم المنطقة الحرة ، بما يواكب خطة التنمية الشاملة للدولة .

النقل البحرى

الاسطول التجارى والخدمات البحرية

فى مجال الاسطول التجارى يلاحظ التالى :

- أنه من الآن وحتى سنة ١٩٨٠ لا تمثل طاقة الاسطول المصرى عقبة أمام مشروعات الانفتاح الاقتصادى ، لأن ما يزيد على طاقة

الاسطول المصرى بشقيه : القطاع العام والخاص ورأس المال المشترك . يتم نقله على سفن أجنبية . ولكن من الملاحظ أن الاسطول المصرى الحالى قام بنقل ١٥.٨ ٪ من حجم البضاعة العامة سنة ١٩٧٤ ، وأن المتوفر من ناقلات البترول المصرية يستخدم حاليا فى النقل الساحلى فقط ، بينما لا يساهم الاسطول المصرى فى نقل البضائع الصب الجاف ، ومعظمها مواد تموينية : قمح ، ذرة ، دقيق ، فول .

– أن قصور الاسطول البحرى المصرى عن الاسهام فى نقل التجارة الخارجية بنصيبه المشروع دوليا (٥٠٪) ، يشكل عبئا ماليا على الاقتصاد القومى ، نتيجة لاستخدام السفن الاجنبية . ويستنفد هذا جزءا كبيرا من النقد الاجنبى المتاح ، والذى يمكن استخدامه فى مشروعات حيوية أخرى للدولة . مما يستدعى البدء فورا فى زيادة طاقة الاسطول المصرى ، خاصة وانه من المتوقع أن يصل حجم التجارة الخارجية عام ٢٠٠٠ الى حوالى ٥٠ مليون طن ، بخلاف البترول ومواد التعدين . وحتى بافتراض الوصول بهذه الطاقة للاسطول المصرى الى ٢٥٪ من حجم التجارة الخارجية ، فان ذلك يستلزم أن ينقل الاسطول المصرى سنة ٢٠٠٠ حوالى ١٢.٥ مليون طن سنويا من النوعيات سالفة الذكر ، بالاضافة الى : ناقلات البترول ، وناقلات مواد التعدين ، وسفن نقل الركاب .

– أن توفير هذه الطاقة المستهدفة للاسطول المصرى يتطلب استثمارات ضخمة لا يمكن الاعتماد فيها على التمويل الحكومى وحده ، وبالتالى يصبح من المتوقع التوسع فى فتح المجال أمام استثمارات القطاع الخاص ورأس المال المشترك فى تمويل مشروعات التوسع فى طاقة الاسطول الوطنى .

التوصيات

وعلى ضوء ما سبق – فى هذا المجال .. يوصى بما يأتى :

* وضع خطة شاملة لحجم الاسطول التجارى الوطنى حتى عام ٢٠٠٠ ، تمكنه من نقل مالا يقل عن ١٢.٥ مليون طن ، على أن تحدد فى الخطط الخمسية التفصيلية طاقة النوعيات المختلفة من السفن ، بما فى ذلك سفن نقل الركاب ، مع الأخذ فى الاعتبار اتجاهات التطور الحديث فى مجال النقل البحرى .

* تحديد دور كل من : القطاع العام والقطاع الخاص ورأس المال المشترك فى المساهمة فى تنفيذ هذا التخطيط كما ونوعا بالنسبة للتجارة الوطنية ، وبالتالى يمكن وضع مشروعات محددة ومدروسة ، ودعوة القطاع الخاص ورأس المال المشترك الى تنفيذها طبقا للخطة الخمسية التالية .

* أن يتم وضع هذا التخطيط بصفة عاجلة ، أخذا فى الاعتبار أن تساهم الدولة أساسا فى مشروعات استثمار مشترك ، بما يساعدها على تنفيذ المستهدف من الخطة بالنوعيات المناسبة من السفن ، طبقا لتطوير التكنولوجيا فى صناعة السفن ونوعيات البضائع المطلوب نقلها .

* أنه فى اطار العناصر السابق ذكرها يمكن ترك المجال للتنافس الحر بين شركات القطاع العام والخاص ورأس المال المشترك ، بما يعود على الاقتصاد القومى بالفائدة ، خاصة فيما يتعلق بتخفيف العبء على المدفوعات من النقد الاجنبى ، مع قصر الرعاية بالنسبة لشركات القطاع العام على الاولوية فى حالة التساوى بالنسبة للنوالين وخلافه . وكذلك إعطاء افضلية للاساطيل الوطنية على الاساطيل الأجنبية . ويتطلب هذا استصدار التشريعات الواضحة لتنظيم العلاقة على هذا الاساس بين الشركات المختلفة الحالية والمستقبلة .

فى مجال الخدمات البحرية

استنادا إلى الدراسة التى قام بها المجلس فى هذا المجال ، يوصى بـالآتـى :

التوصيات

بالنسبة للتوكيلات الملاحية :

* اتاحة الفرصة للتنافس بتواجد أكثر من شركة قطاع عام فى كل من الاسكندرية ومنطقة القناة ، مع تحرير هذه التوكيلات فورا من كافة القيود المالية والادارية المفروضة عليها ، على أن تقوم وزارة النقل البحرى بتوسيع مجال العمل فى هذا النشاط الخاص تدريجيا ، وتوقيتا بما يتفق مع الصالح العام .

مع أخذ كافة الضمانات والضوابط التى تمنع تهريب ايراداتها الى الخارج ، وعلى أن تحصل خزانة الدولة على اتاوة من حصيلة هذه

التوكيلات الخاصة ، تعوض النقص فى حجم النشاط فى التوكيلات الملاحية التابعة للقطاع العام .

* بالنسبة للتوريدات :

* ضرورة أن يساهم القطاع الخاص مع القطاع العام فى هذا النشاط ، مع وضع الضوابط وتسعير هذه الخدمات ، بحيث يزول الى الخزانة ما تتكبده من دعم لبعض هذه الخدمات .

كما يوصى المجلس بضرورة تدعيم وتنشيط دور الغرف الملاحية لتقوم بالمهام الواجبة عليها طبقا العرف الدولى لمثل هذه الغرف .

حجز الفراغات على السفن :

* ازالة المعوقات التى تجعل الشاحنين يحجمون عن التعامل مع الشركات العامة لاعمال النقل البحرى التى خولها القانون حجز الفراغات للجهات الحكومية فى القطاع العام والشركات التى تساهم فيها الدولة بنسبة لا تقل عن ربع المال (شركة مارترانس) مع اعطائها الحرية لتعمل بأسلوب القطاع الخاص ، والزامها بالحصول على أقل النوالين وبأحسن الشروط وبأدق المواعيد وعلى أحسن السفن ، وبخاصة الحديث منها .

* أن تقوم وزارة النقل البحرى بدراسة انشاء شركة أخرى قطاع عام بنفس نشاط شركة مارترانس لايجاد التنافس بينهما .

* تشجيع القطاع الخاص وشركاته لتكوين رابطة ترعى مصالحهم وبالتالى مصالح المستهلك العادى ، والحصول على أقل الاسعار فى الأسواق للسواق العالمية للملاحة .

* العمل على تكوين اتحاد للشاحنين ، يجمع شركة أو شركات القطاع العام وشركات رابطة شاحنى القطاع الخاص المشار اليها فى البند السابق بما يكفل خدمة الاقتصاد القومى ويستهدف صالح المستهلك المصرى العادى ، عن طريق التنافس فى الحصول على أقل النوالين وأحسن الخدمات للتجارة الخارجية بشقيها القطاع العام والخاص .

شحن وتفريغ السفن :

* اعطاء جميع شركات الملاحة الوطنية القائمة حاليا ، الحق الممنوح للشركات الملاحية المصرية الخاصة أو المشتركة المنشأة فى ظل قوانين استثمار المال العربى والاجنبى - فى القيام بعمليات شحن وتفريغ سفنها أو المستأجرة بمعرفتها ، مع تدعيم شركات الشحن والتفريغ التابعة القطاع العام . واعطائها الحرية فى القيام بأعمالها لمواجهة المنافسة الشريفة مع غيرها من الشركات .

* اصلاح السفن :

* ضرورة اعطاء قطاع اصلاح السفن والوحدات القائمة دفعة مؤثرة ، لما فى ذلك من أثر خطير على كفاءة الاسطول الوطنى ، ولأن اصلاح السفن من الانشطة المربحة والمستقبلة للنقد الاجنبى ، مع عدم قصر هذا النشاط على القطاع العام ، والسماح بذلك لشركات قطاع خاص ذات كفاءة عالية أو شركات رأس مال مشترك للقيام بنشاط فى هذا المجال .

ثانيا : دور النقل البحرى فى مواجهة متطلبات الانفتاح الاقتصادى فى النشاطات الاخرى

أما عن دور النقل البحرى فى مواجهة متطلبات الانفتاح الاقتصادى فى النشاطات الاخرى ، فنجد أنه من الضرورى أن ننبه الى أن النقل البحرى (موانى - أساطيل - السعة التخزينية) وما يتبع ذلك من مناطق حرة وغيرها ، هى الرباط الذى يربط بين الأنشطة الداخلية والعالم الخارجى ، وأى قصور أو ضعف فى هذا الرباط سيقيد أو يعرقل الانتاج فى الأنشطة الأخرى .

وبرغم أنه لم تتم حتى الآن الدراسات الشاملة التى يتحدد على أساسها حجم وسعة النشاطات البحرية وغيرها ، فهناك من المشروعات العاجلة والمدروسة يؤدى التنفيذ السريع لها إلى ازالة جزء كبير من العوائق التى تؤثر تأثيرا سيئا على الانفتاح فى المجالات الداخلية المختلفة .

وينبغى أن تعطى الاسبقية لمشروعات النقل البحرى بانواعها ، إذ بدون ذلك يظل الانفتاح حبيسا فى داخل الجمهورية ، وهو ما يعوق حتما نشاط التصدير الضرورى لمواجهة العجز فى ميزان المدفوعات ، وحتى لا يتحول الانفتاح الاقتصادى الى انتاج سلع استهلاكية تستهلك داخليا .

ومن أجل هذا ، يوصى المجلس بما يلى :

التوصيات

* تسهيل حصول المستثمر الأجنبى على البيانات اللازمة لدراسة مشروعات من جهة مركزية بمدينة الاسكندرية ، حيث يتركز نشاط النقل البحرى والانشطة المتعلقة به .

* ايجاد وسائل للاعاشة والاتصالات الخارجية والداخلية ، وتسهيلات فى الأعمال الادارية وأعمال السكرتارية والاختزال ، مع اجادة اللغات الاجنبية .

* العمل على دراسة الأجور والحوافز للعاملين المدربين بالقطاع وتدعيمها ، وتدعيم أجهزة التدريب والتعليم فى هذا القطاع على كافة مستوياته .

فى قطاع النقل الداخلى

لإمكان تحديد الاحتياجات الفعلية من وسائل النقل المختلفة مع الأخذ فى الاعتبار الخصائص الفنية والاقتصادية ، فمن الضرورى اتباع مبادئ التخطيط العلمى بعمل مسح شامل لإمكانات النقل المتاحة ، سواء كانت قطاعا عاما أم قطاعا خاصا أم تعاونيات ، تشترك فيه الهيئات المختصة وبيوت الخبرة الأجنبية . ويراعى فيه اجراء الدراسات العلمية والاحصائية عن حجم النقل الآن والمطلوب مستقبلا ، مع التنسيق فى ذلك مع الوزارات المعنية مثل : النقل البحرى والطيران والصناعة والزراعة والاسكان . وقد تم فعلا الاتفاق على تمويل هذه العملية بمعرفة الهيئات الدولية المنبثقة عن الامم المتحدة .

وبتنفيذ هذا العمل يمكن رسم سياسة مرافق النقل على أسس علمية ، بما يكفل التنسيق فيما بينها ، ووضع خطة تفصيلية للنقل على مستوى الجمهورية .

وفيما يلى ملخص للوضع الحالى بمرافق هذا القطاع :

مرفق النقل بالسكك الحديدية

حالة المهمات والوحدات المتحركة :

تؤدى السكك الحديدية دورا رئيسيا فى أعمال النقل ، اذ يبلغ حجم نقل البضائع بالسكك الحديدية حوالى ١٠ مليون طن ، وبحجم حركة نقل قدره حوالى ٣٠٠٠ مليون / كم ، بينما يبلغ حجم نقل الركاب ٢٤٠ مليون راكب تمثل حوالى ٧٧٦٠ مليون راكب / كم .

ومع أهمية هذا المرفق ودوره الكبير فى حركة النقل ، الا أنه يعانى من تخلف تجديد خطوطه ، فتبلغ نسبة أطوال الخطوط التى تجاوزت العمر المقرر ٣١٪ ، وعربات الركاب التى تجاوزت العمر المقرر ٣٣,٣٪ ، وعربات البضاعة التى تجاوزت العمر المقرر ٢٧,٤ ٪ .

وتمثل أحواش الفرز نقطة اختناق فى تشغيل السكك الحديدية نظرا لتخلفها ، سواء فى تخطيطها أو فى طرق تشغيلها ، كذلك لم يتم تطوير وتحسين نظم الاشارات بالمرفق - الأمر الذى يحد من طاقة التشغيل على الخطوط الرئيسية التى أصبحت لا تسمح بزيادة قطارات جديدة للسير عليها .

التوصيات

* يلزم للحفاظ على الطاقة الحالية لمرفق النقل بالسكك الحديدية ، تجديد المهمات والوحدات التى تجاوزت العمر المقرر لها ، كما يلزم اعادة انشاء الخط الحديدى بين الاسماعيلية وبور سعيد ، وربط بور سعيد بالدلتا .

* فى ضوء مشروعات التنمية الاقتصادية وخاصة فى مجالى الانتاجين الصناعى والزراعى ، وعلى أساس المسح الشامل لامكانات واحتياجات النقل خلال المرحلة القادمة - سوف يحدد حجم النقل المتوقع ، وبالتالى الحاجة من الطاقات الجديدة المتوقع اضافتها النقل

بالسكك الحديدية ، الا أنه يوصى بضرورة زيادة طاقة النقل وتقصير زمن دورة العربات ، بتنفيذ المشروعات التى تحقق هذا الهدف ، وفى أقرب وقت .

* دراسة ربط جمهورية مصر العربية بجمهورية السودان الديمقراطية بخط حديدى بين محطتى السد العالى ووادى حلفا ، تحقيقا للتكامل الاقتصادى بين القطرين الشقيقين .

مرفق النقل البرى لركاب الاقاليم

حالة المهمات والوحدات المتحركة :

يبلغ حجم نقل الركاب الذى تقوم به الشركات العامة للنقل البرى للركاب حوالى ٢٣٥ مليون راكب ، بحجم حركة نقل قدره حوالى ٤٢٠٠ راكب / كم ، تمثل نسبة ٣٦ ٪ من اجمالى حجم نقل الركاب الذى تقوم به وسائل النقل العامة . ويبلغ عدد السيارات الشغالة ٩٤٥١ سيارة ، منها ٣٥٦ سيارة معطلة يلزم تجديدها ، ولا يزال الاسطول الحالى قاصرا عن مواجهة احتياجات نقل الجماهير ، اذ تبلغ نسبة مشغولية المقاعد ٨٠٪ ، وهى نسبة مرتفعة جدا ، لأن المعدل العالمى لا يزيد على ٤٠٪ فقط وتقدر طاقة السيارات العاملة حاليا بنسبة ٦٣٪ فقط من الطاقة المطلوبة .

التوصيات

* يحتاج هذا المرفق الى ٢٥٠ سيارة سنويا لتجديد الاسطول الذى تجاوز العمر المقرر ، وذلك غير السيارات اللازمة للتدعيم فى ضوء الدراسة الشاملة على مستوى الجمهورية . وتطبيقا لسياسة الانفتاح الاقتصادى فى هذا المجال ، صدر القانون رقم ١٢٤ لسنة ١٩٧٤ ، والقانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ ، اللذان يجيزان إسناد مشروعات النقل العام - للركاب بالسيارات بطريق الالتزام - الى شركات القطاع الخاص أو الجمعيات التعاونية ، على أن يكون رأس المال المستثمر فى المرفق مملوكا لمصريين ، أو بالمشاركة مع رأس المال العربى والاجنبى فى نطاق أحكام القانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٤ باصدار نظام استثمار المال العربى والاجنبى .

ويوصى بالعمل على تنشيط الاستثمارات الخاصة فى هذا المجال طبقا لاحكام هذين القانونين .

* تدعيم ورش الصيانة بالاجهزة والآلات الحديثة والفنيين اللازمين لاعمال الصيانة .

* العمل على استمرار صيانة واصلاح الطرق التى تستخدمها السيارات .

مرفق النقل العام بالقاهرة

حالة المهمات والوحدات المتحركة :

تتحمل سيارات هيئة النقل العام عبء نقل الكثير من الركاب داخل اقليم القاهرة الكبرى ، حيث تنقل ٨٥٪ من الركاب ، والباقى بخطوط الضواحى بالسكة الحديد ومترو مصر الجديدة ، ويبلغ المتوسط اليومى لحركة الركاب حوالى ٢.٩ مليون راكب .

وبسبب التوسع السريع باقليم القاهرة الكبرى ، يزداد عدد الركاب بمعدل ٧٪ سنويا ، مع عدم زيادة وسائل النقل العام بالنسبة نفسها . لذلك فان هذه الوسائل تواجه مشكلة الازدحام بالركاب ، خصوصا فى ساعات الذروة ، وقد بدأ ظهور هذه المشكلة منذ سنوات عديدة ، كما أنها تتفاقم عاما بعد عام ، لعدم التناسب بين زيادة اعداد الركاب وزيادة وسائل نقلهم .

وبتحليل الواقع الحالى ، يتضح أن القاهرة الكبرى تحتاج الى ٢٢٠٠ سيارة للخدمة بها ، بينما لا يتجاوز المتاح الآن منها للخدمة ١١٥١ سيارة ، بنسبة حوالى ٥٥٪ ، والسيارات التى يزيد عمرها على العمر الافتراضى تبلغ حوالى ٤٠ ٪ .

التوصيات

لإمكان وضع خطة بعيدة المدى للقضاء على مشكلة النقل العام بالقاهرة الكبرى ، فان المجلس يوصى بالآتى :

* إعداد تخطيط شامل للنقل العام بالقاهرة لمواجهة احتياجات

النقل باحتساب الزيادة السكانية المتوقعة ، واستخدامات الاراضى حسب التوسع العمرانى والنمو الاقتصادى بالاقليم ، وفى ضوء الاحصاءات المعدة على أساس علمى التوسع فى المستقبل .

* وضع شبكة للنقل السطحى تشمل شبكة جديدة الترام السريع حول المدينة وربطها تطريا بواسطة المدينة .

* سرعة العمل على انشاء شبكة لمترو الانفاق لمواجهة حجم النقل الذى يتجاوز طاقة وسائل النقل السطحى .

* العمل على إزالة الاختناق بمنطقة بوسط المدينة .

* العمل على اعداد الطرق الدائرية حول القاهرة مع انشاء كبارى النيل اللازمة لها .

مرفق النقل النهرى

حالة الوحدات والمهمات :

يبلغ حجم نقل البضائع حوالى مليونى طن ، بحجم حركة نقل قدره حوالى ١٨٠٠ مليون طن / كم ، بالوحدات المائية التى تمتلكها شركتا النقل العامتين الحاليتين ، تمثل ٣٠٪ من حجم النقل الذى تقوم به وسائل القطاع العام الاخرى . وتعتبر هذه المشاركة أقل مما يجب أن يكون عليه حجم النقل المائى بداخل البلاد ، لأن النقل النهرى هو أرخص وسائل النقل اذا توفرت له القنوات الملاحية الصالحة بدون عوائق تحد من كفاءة التشغيل ، مثل : الكبارى غير الملاحية ، والأهوسة ذات المقاسات الصغيرة والبدائية التشغيل ، التى تعتبر عنق زجاجة فى الملاحة .

وتبلغ طاقة الاسطول الحالى حوالى ٢٤٧ الف طن ، ونسبة الوحدات الشغالة ٨٢٪ ، وبرغم ذلك لا يمكن الافادة من هذه الطاقة القصوى افادة كاملة للاسباب التالية :

– الملاحة لا تزال نهارية فقط ، لعدم وجود علامات الارشاد الليلية بطول المجارى الملاحية ، الأمر الذى يحد من كفاءة النقل النهرى وبخاصة فى شهور الشتاء .

– غاطس المياه المخصص للملاحة لا يسمح بسير الوحدات بكامل حمولتها على مدار السنة ، والغاطس الملاحى اللازم هو ١٨٠ سم ، ويتراوح ما بين القياسات الآتية :

× ١,٢٠ متر خلال ثلاثة أشهر لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة ٥٣٪ من طاقتها .

× ١,٣٠ متر خلال شهرين لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة ٦٥ ٪ من طاقاتها .

× ١,٧٠ متر خلال ثلاثة أشهر لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة ٩٥٪ من طاقاتها .

× وباقى أشهر السنة وهى أربعة أشهر لا يسمح بسير الوحدات الا بنسبة تتراوح ما بين ٧٥ – ٨٠ ٪ من طاقاتها .

– توجد بعض المناطق الضحلة بمجرى نهر النيل ، تؤثر على كفاءة الملاحة بالوجه القبلى ، بسبب تغيير التيار لمجراه بالنحر فى بعض الاجزاء ، والاطماء فى أماكن أخرى .

– أن الوحدات الحديثة التى تبلغ حمولتها للصندل المدفوع والوحدة الدافعة حوالى ٩٠٠ طن تستخدم الوسائل اليدوية الشحن والتفريغ الذى يستغرق أياما طويلة ، فيعطل الوحدة ويؤثر على دورة التشغيل ، وبالتالى على كفاءة الانتاج .

– ان الشركات العامة للنقل تفتقر الى الورش الحديثة المجهزة لرفع الوحدات وصيانتها .

التوصيات

لكى يأخذ النقل النهرى وضعه الطبيعى بين وسائل النقل الاخرى ، وحتى يكون له مركز الصدارة فى النقل بالوجه القبلى – يلزم تنفيذ ما يأتى :

* جعل الملاحة ليلية ، بتحديد المجرى الملاحى بالشمندورات التى تضاء ليلا .

* ميكنة أعمال الشحن والتفريغ ، سواء بالموانى أو فوق الوحدات ذاتهـــا .

* التوسع فى الملاحة لموانى منطقة قناة السويس وهى الاسماعيلية والسويس وبور سعيد ، بتحويل ترعة الاسماعيلية الى قناة ملاحية من الدرجة الاولى .

* تعميق المجرى الملاحى بالوجه القبلى ، بحيث يعطى غاطسا قدره ١,٨٠ على مدار السنة .

* استكمال الورش الحكومية بالاسكندرية والقاهرة وأسيوط .

* المبادرة بتنفيذ الاتفاق الذى تم لتدعيم النقل النهرى بين جمهورية مصر العربية وجمهورية السودان ، خلال بحيرة ناصر ، وذلك بسرعة انشاء هيئة مشتركة للملاحة النهرية بين السد العالى وحلفا ، وتدعيم الخدمة الحالية للنقل النهرى ، بتشغيل وحدة نقل الركاب الجديدة التى تم انشاؤها حديثا .

مرفق الطرق

تعتبر الطرق الخاصة فى البلاد النامية من الركائز الاساسية التى تشارك فى نجاح خطط التنمية ، كما يتوقف عليها اقامة المشروعات الزراعية والصناعية والتعدينية والسياحية ، ونقل المواد اللازمة لانشاء هذه المشروعات ومستلزمات الانتاج ، ثم نقل انتاج هذه المشروعات وتوزيعها داخليا أو خارج البلاد .

ومن المعروف أن تكلفة النقل ، والتى تؤثر على اقتصاديات هذه المشروعات ، تتأثر تأثرا كبيرا بحالة الطرق ، كما أن حالة هذه الطرق تعتبر أحد العناصر الرئيسية لتقرير نوع ومواقع المنشآت الاقتصادية . ولا تعتمد سياسة انشاء الطرق على حسابات العائد الاقتصادى من انشائها على المدى القريب ، ولكن آثارها الاقتصادية تتضاعف على المدى البعيد .

الموقف الحالى لمرفق الطرق والمؤشرات مقارنة بالعالم الخارجى :

تبلغ شبكة الطرق الحالية ٢٧ ألف كيلو متر ، منها ١٣ ألف كم طرق مرصوفة ، ١٤ ألف كم من الطرق الترابية ، وتبلغ الطرق السريعة من هذه الاطوال ما يقرب من ٢٥٠ كم فقط . ومازالت شبكة الطرق قاصرة بشكل واضح – برغم ما أنفق عليها فى السنوات العشرين الماضية – عن تلبية الاحتياجات الضرورية للنمو السكانى والنمو الاقتصادى فى البلاد .

فمازالت مناطق تجمع كثيرة من السكان لا تصلها طرق مرصوفة ، ومازالت مناطق شمال الدلتا تتعرض لتوقف حركة المرور على طرقها الترابية خلال موسم الامطار ، كما أن طرقا كثيرة مرصوفة بلغت حد التشبع وتحتاج الى توسيع أو ازدواج ، وتحتاج حركة المرور وانسيابها الى عدد كبير من المنشآت عند التقاطعات الهامة ، سواء مع الطرق أو خطوط السكك الحديدية أو القنوات المائية . ومازالت مداخل المدن – حيث تتزاحم عليها السيارات – فى حاجة الى تحويل حركة المرور الطوالى من حولها ، لتأمين المرور وسلامته والمحافظة على سرعة السير .

كذلك فان هذه الشبكة يلزمها الكثير من الكبارى الجديدة ، مع تجديد الكثير من الكبارى القائمة .

وبينما يخص الفرد من أطوال الطرق فى مصر ٠,٧ من المتر يبلغ ذلك فى الولايات المتحدة ٢٩,٥ مترا وفى الاتحاد السوفيتى ٧ أمتار على سبيل المثال .

وبالنسبة لما يخص الكيلو متر المربع من المساحة – من أطوال الطرق – فانه يبلغ فى مصر ٢٣ مترا ، بينما يبلغ ٤٠٦٠ مترا فى بعض الدول الاوربية ، و٨٣ مترا فى الاتحاد السوفيتى .

أما ما ينفق على الطرق ونسبته الى الدخل القومى ، فانه يبلغ فى مصر ٠,٣٨ ٪ مقارنا ببعض الدول الاوربية ، حيث يصل الى ٢,٧ ٪ .

مما سبق يتبين بوضوح مدى الحاجة الملحة الى استكمال شبكة الطرق ورفع كفاءتها لمواجهة الاحتياجات الحالية والمستقبلة . وفى هذا الشأن تبرز التوصيات التالية :

التوصيات

* تعديل خطة الطرق لتخدم المواقع التى ستمتد عليها المشروعات

الجديدة ، بل يجب أن يسبق تنفيذها لتيسير اقامتها بأقل التكاليف .

* اعادة النظر فى موقف تجديد الشبكة الحالية كى تتحمل هذه الحركة الجديدة ، وما يستلزمه ذلك من تقويات وتجديدات .

* النظر فى تخصيص بعض الاموال المتعلقة بنشاط الطرق من : رسوم وقود وتراخيص سيارات ورخص قيادة وغيرها ، والتى تبلغ بعض عناصرها فى مصر ما يزيد الآن على ٢٥ مليون جنيه فى السنة ، لتنفيذ المشروعات .

* دراسة انشاء شبكة جديدة من الطرق الضرائبية التى سيميز السير عليها بمزايا فى تكاليف النقل ، تعوض المستخدم عما يدفعه من ضريبة عن السير عليها ، مما يضيف إمكانات جديدة تساعد على تنفيذ مشروعات الطرق الأخرى .

فى قطاع الطيران المدنى والنقل الجوى

للطيران والنقل الجوى أهمية كبرى فى هذا العصر ، فهو أسرع الوسائل للانتقال بين الدول فى عصر يشغل الزمن فيه أهمية قصوى بالنسبة للأفراد والدول .

ولهذا فان الطيران المدنى وخدماته يلقى اهتماما عالميا يتزايد يوما بعد يوم ، والطيران بالنسبة لمصر يحتل أهمية خاصة لموقعها الجغرافى فى منطقة الشرق الاوسط وأفريقيا ، ولأنها نقطة التقاء حضارى بين جميع دول العالم .

وبمراجعة الوضع الحالى لحركة الطيران فى مصر خلال الاعوام من ١٩٧٢ الى ١٩٧٤ ، يتضح مدى تطور هذه الحركة تطويرا سريعا ، كما يبدو من الجدول الوارد فى الصفحة التالية .

ويتبين من ذلك :

– زيادة حركة عدد الركاب فى عام ١٩٧٤ بحوالى نصف مليون راكب ، ومن المتوقع أن تزداد حركة الركاب فى عام ١٩٧٦ بحوالى مليون راكب ، لتصل الى ثلاثة ونصف مليون راكب .

– زادت حركة البضائع والبريد حوالى ٢ مليون ونصف المليون طن فى عام ١٩٧٤ ، ويتوقع أن تزيد فى نهاية عام ١٩٧٦ الى حوالى ٥ مليون طن .

– أن قدرة مطار القاهرة الدولى بعد تطويره الأخير تستوعب حوالى ٥ مليون راكب سنويا ، والمتوقع أن يزداد عدد الركاب فى عام ١٩٨٠ ليبلغ ٩ مليون راكب سنويا ، والمطار بوضعه الحالى لن يكون وافيا باغراض النقل بالطائرات .

– ان نقل البضائع بالطائرات يواجه حاليا مشكلة ضخمة لعدم كفاية المخازن الحالية ، وتزايد حجم هذه البضائع فى المستقبل سوف يضاعف من حجم هذه المشكلة .

التوصيات

ولمواجهة هذا الوضع ، يوصى المجلس بالآتى :

* ازالة كافة الاجراءات المعوقة ، والاساليب غير المتطورة ، وتصميم الخدمات والمرافق داخل مطار القاهرة الدولى بما يهيىء الاداء الامثل لخدمة الركاب والمتعاملين ، ومن ذلك :

– اختصار الاجراءات المطولة ، والاقرارات الجمركية .

– تطوير اجراءات النقد .

– تطوير الخدمات البريدية والتليفونية والاتصالات داخل مبنى المطار وخارجه .

– تطوير وتحسين أساليب نقل الحقائب والبضائع الخاصة بالركاب، وتجنب تأخيرها أو تلفها أو ضياعها .

– تطوير وتحسين نظام نقل الركاب من المطار الى المدينة والعكس ، وكذلك المواصلات العامة بين المطار ووسط المدينة .

– تطوير وتحسين خدمات الترانزيت للركاب والبضائع .

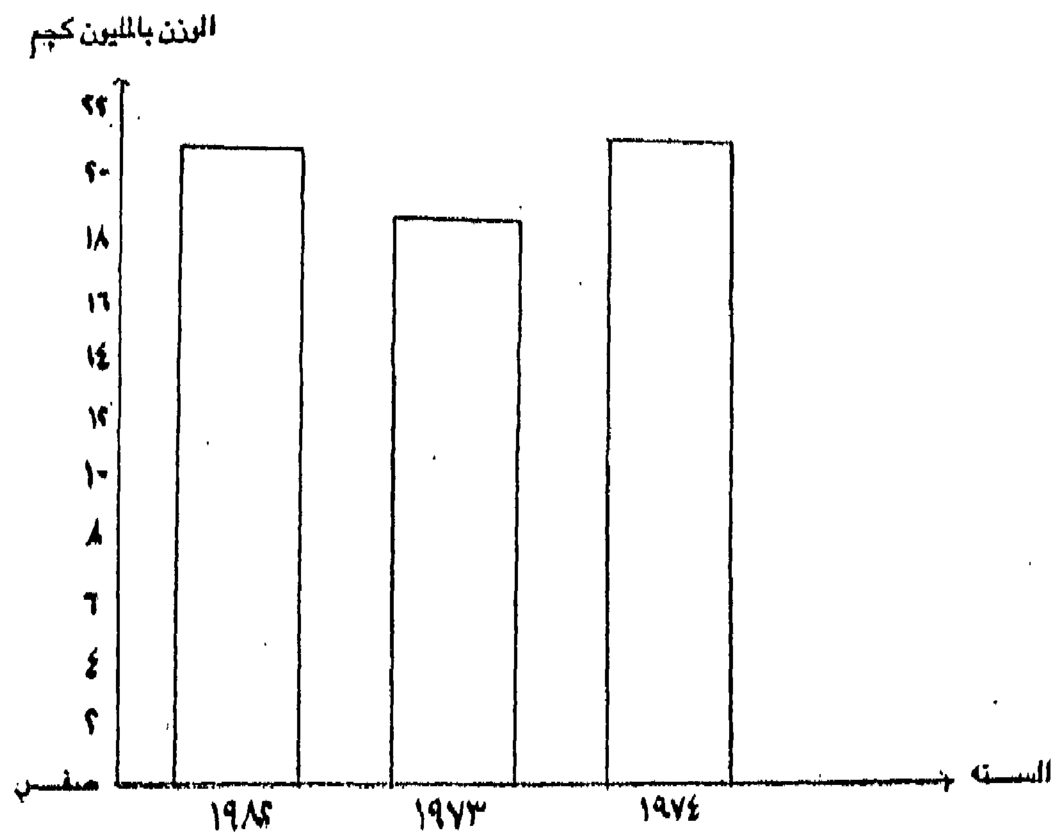
– تطوير وتحسين عمليات الشحن الجوى ، وتامينها الى أبعد الحدود، واتاحة المرافق والتجهيزات والمعدات اللازمة لذلك ؛ لحين انشاء مركز دولى متطور لبضائع الصادر والوارد والترانزيت .

* اعطاء أولوية لتنفيذ خطط اعداد المطارات الداخلية فى الجمهورية لتغطية شبكة الخطوط المحلية من حيث : تجديد وتطوير ممرات النزول وتجهيزها بالمعدات الملاحية اللازمة للهبوط والاقلاع ليلا أو نهارا ، وربط هذه المطارات بعضها ببعض ، مع استكمال الخدمات التكميلية اللازمة لها .

تطـــور وزن البضائـــــع

خلال أعوام ٧٢ - ١٩٧٤

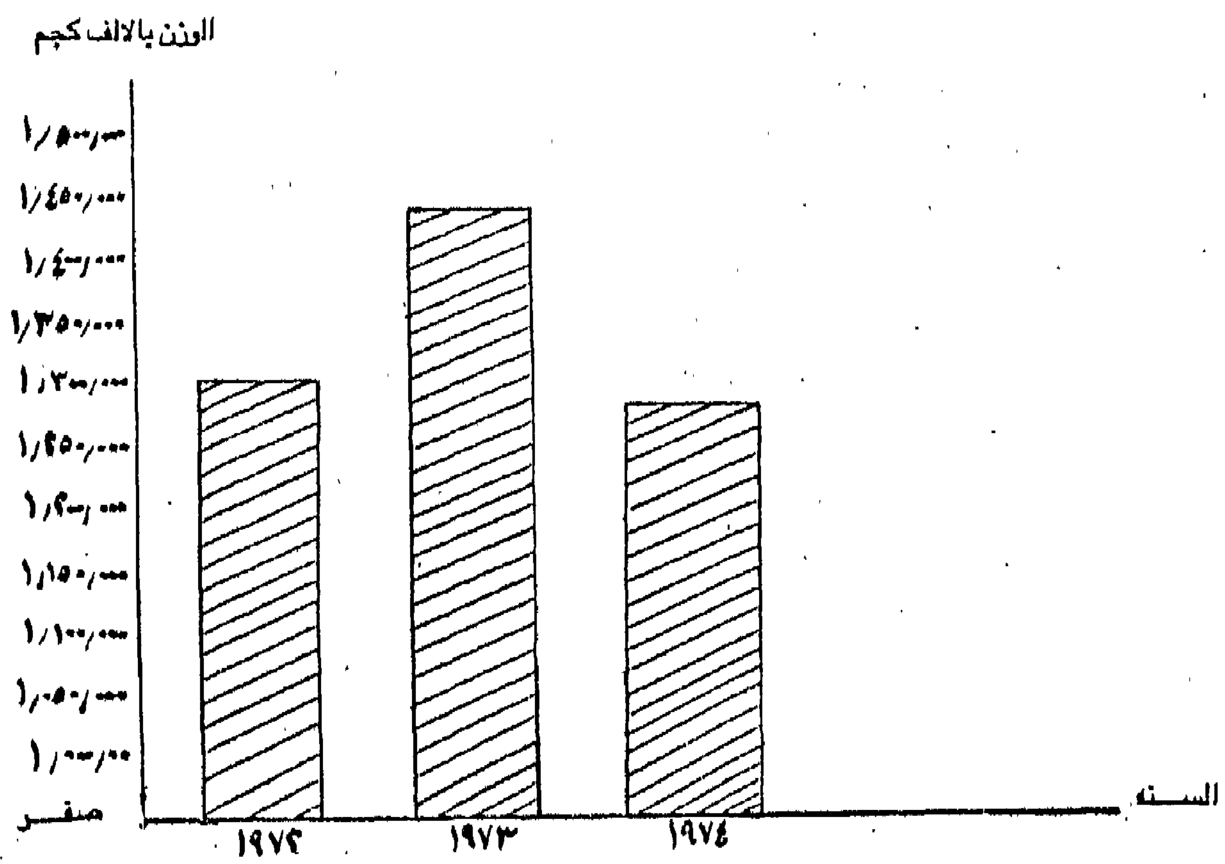
في حركة الطيران المدني



تطــور وزن الــــبريــد

خلال أعوام ٧٢ – ١٩٧٤

في حركة الطيران المدني



حركة الركاب والبضائع
٧٢ – ١٩٧٤

السنة	عـــدد الركـــــاب				وزن البضائع والبريد (كم)	
	وصول	رحيل	عبـور	المجموع	البضائع	البـريـد
٩٧٢	٧٨٥٠٣٩	٨٥٦٢٨	١٧١٨٣٨	١,٨٠٨٥٠٥	٢٠,٧٧٦٣٦٩	١,٢٩٩٢٦٥
١٩٧٣	٨١٢٧٧٦	٨٨١٣٧٣	١٦٠٧١٠	١,٨٥٥٨٥٩	١٨,٦٤١٨٤٣	١,٤٣٦٧٤٨
١٩٧٤	١,٠٠٥٧٩٢	١,٠٩٨٠٦	١٣٤١٦٤	٢,٢٨٢٧٦٢	٢١,١٩٢٤٦٠	١,٢٧٥٨٠٩

* ضرورة البدء فى اعداد وتجهيز مطارى الاسكندرية وبور سعيد ، حيث يتوقع أن يصبحا مركزين كبيرين للاعمال ، وخاصة فيما تستتبه الحركة التجارية المتزايدة فى الموانى البحرية والمناطق الصناعية الحرة من متطلبات سريعة وفعالة لسهولة المواصلات والنقل .

* حتمية سرعة تجهيز مطار الاقصر ليكون مطارا تبادليا لمطار القاهرة الدولى ، خاصة وأن جميع المنظمات والشركات العالمية متضررة حاليا لعدم وجود مطار تبادلى داخل الجمهورية ، وأن أقربها هو مطار بيروت ، الامر الذى لا يتمشى مع زيادة حركة النقل الجوى المتوقعة ، ولا مع ضرورة استثمار الوقت الذى أصبح أثمن الاشياء بالنسبة لرجال الاعمال على وجه الخصوص ، ولجميع نوعيات الركاب من سائحين وغيرهم بصفة عامة .

* مراعاة انشاء أرض نزول مجاورة للمدن السياحية الكبيرة التى تقام على شواطىء الجمهورية ، تجهز بكافة المرافق والمساعدات الملاحية لهبوط أنواع خاصة من الطائرات ، على أن يتم ذلك بالتنسيق مع الاجهزة التخطيطية الاخرى التى تقوم بتخطيط هذه المدن .

* اقامة العديد من الفنادق السياحية فى المدن والمناطق التى تتمتع بحركة سياحية قادمة من الخارج ، علما بأن اتاحة الغرف السياحية بالقدر الكافى سوف تسهم فى تنشيط حركة النقل الجوى التى ترتبط بها ارتباطا وثيقا ، لأن مبيعات تذاكر السفر على الخطوط المنتظمة ، وامكان التوسع فى تشغيل الرحلات الخاصة الموسمية – يتوقفان الى حد كبير على مدى ونوعية الخدمات السياحية المقدمة ، وأولاها توفر الغرف السياحية .

* ضرورة ايجاد حل لشكاوى شركات الطيران الأجنبية بشأن تعذر تحويل فائض متحصلاتها من مزاولة نشاطها الداخلى الى الخارج ، الامر الذى اضطر هذه الشركات الى خفض رحلاتها الجوية ، وبالتالى خفض النشاط المصرى المقابـل ، وسلبيا والتأثير علـى الاقتصـاد الوطنـى .

* ولمواجهة تزايد حركة النقل الجوى الى مطار القاهرة ، يقترح :

أ) بالنسبة للركاب :

الالتزام بالانتهاء من انشاء المبنى رقم (٢) فى الموعد المحدد

والمخطط تنفيذه ، في المدة ٧٦ / ١٩٨٠ ، ليتسع المطار لاستيعاب ١٥ مليون راكب في السنة ، وهذا أمر حيوى بالنسبة لتوقعات حركة النقل الجوى للركاب ، وكثافتها ، ونوعيات الطائرات التي يستخدمونها . ففي غياب هذا المبنى سوف يحدث اختناق يؤدى الى آثار ضارة مباشرة على الانفتاح الاقتصادى .

ب) بالنسبة للبضائع :

ضرورة الاسراع في اقامة مجمع متطور لبضائع الصادر والوارد والترانزيت ، مجهز بأحدث المعدات لمناولة وفرز توجيه الطرود ، وميكنة المستندات وكافة العمليات ، وذلك لمسايرة التطور السريع والمذهل في حركة نقل البضائع جوا ، والتي تنمو عالميا بمعدلات تفوق كثيرا معدلات نمو حركة نقل الركاب .

* بالنسبة لسياسة النقل الجوى يقترح التالي :

أ) اقرار مبدأ اعتماد جميع مرافق الطيران المدنى (الشركة الوطنية، هيئة الميناء ، الهيئة العامة للطيران) على مساندة الدولة في تمويلها نظرا لما يفرضه أداء هذه الخدمات القومية من تكاليف باهظة ، لا تستطيع أن تنهض بها هذه المرافق بمفردها ، أو تقوم بتنفيذ خططها الاستثمارية في مواعيدها المقررة بدون اتاحة الموارد ، وتوفير التسهيلات المطلوبة ، مع القضاء على المعوقات الحالية .

ب) دعم شركة مصر للطيران بزيادة رأسمالها ليتناسب مع حجم الانشطة التي تقوم بها .

جـ) اعادة النظر في كافة الرسوم المقررة لخدمات هيئة الطيران المدنى وميناء القاهرة الجوى ، حتى تتناسب مع مثيلاتها في مطارات منطقة الشرق الأوسط .

د) ارتباط التخطيط لمرافق النقل الجوى بالتخطيط العام للدولة ، والتطورات الطبيعية المتوقعة لنشاط النقل الجوى بصفة خاصة ، ومستقبل الطيران المدنى على المستويين القومى والعالمى بصفة عامة ، من حيث توقعات ونوعيات حركة الركاب والبضائع جغرافيا واقتصاديا ، وارتباطها بمنطقة الشرق الأوسط .

* دراسة انشاء مطار آخر جديد بالقاهرة ، لمواجهة التزايد المستمر في حركة النقل الجوى والطيران ، التي لن يتسع لها المطار الحالى بعد سنوات قليلة .

* دراسة انشاء مطارات بكل من رأس الحكمة والغردقة وأسيوط ، استكمالا لشبكة المطارات الداخلية .

في قطاع المواصلات السلكية واللاسلكية

تعتبر الخدمات التي يؤديها مرفق المواصلات السلكية واللاسلكية بمثابة الجهاز العصبى لمختلف الانشطة في الدولة ، ومن الدعائم الرئيسية لسياسة الانفتاح الاقتصادى . ولاشك أن أى قصور في هذه الخدمات ، سواء من ناحية الكم أو الكيف داخل الجمهورية أو مع الخارج ، يشكل معوقا أساسيا لسياسة الانفتاح الاقتصادى .

وجدير بالذكر ان هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية لم تلق في الماضى القدر الكافى من الدعم اللازم للتوسع في الخدمات التي تؤديها ولتجديد منشآتها وتطويرها ، الامر الذى أدى الى عدم تمكنها من توفير الحد الأدنى من الخدمات في هذا المجال ، على الصعيد الداخلى ومع العالم الخارجى .

الوضع الحالى للمرفق

تبلغ السعة الحالية للسنترالات الاتوماتيكية واليدوية بالجمهورية نحو ٣٧٥ ألف خط ، أى بنسبة حوالى ١٪ من تعداد السكان ، وهى نسبة ضئيلة اذا ما قورنت بالدول الاخرى الاقل تقدما من مصر ، وجميع أرقام هذه السنترالات مشغولة تقريبا في الوقت الذى توجد فيه قائمة انتظار تتضمن نحو ٢٠٥ ألف طلب تركيب تليفون بالسنترالات الاوتوماتيكية ، يرجع تاريخ تقديم بعضها الى أكثر من ١٢ عاما .

وقد تراكمت هذه الطلبات منذ سنوات كثيرة نتيجة لنقص معدل تركيب الخطوط عن معدل تقديم الطلبات سنويا ، بسبب قلة الاستثمارات المخصصة . فبينما ازداد المعدل السنوى لتقديم الطلبات خلال السنوات العشر الماضية تدريجيا حتى بلغ ٤٥ الف طالب في عام ١٩٧٤ ، كان معدل تركيب الخطوط لا يتعدى في المتوسط ١٠ آلاف خط في السنة ، وتجدر الاشارة هنا الى أن عدد هذه الطلبات يقل كثيرا عن الاحتياجات الحقيقية للخدمة ، لأن معظم المواطنين يحجمون عن تقديم طلباتهم بسبب شكهم في امكان تلبيتها . وتشير الاحصاءات عن التوقعات المستقبلة إلى أن الطلبات التي ستقدم خلال الاعوام الخمسة القادمة

ستبلغ نحو نصف مليون طلب ، ليصل عدد الطلبات التى ستواجهها الهيئة حتى نهاية عام ١٩٨٠ الى نحو ٧٠٠ الف طلب .

ولإجابة هذه الطلبات ، فان الأمر يستلزم انشاء شبكة جديدة خلال السنوات الخمس القادمة ، تعادل تقريبا نصف الشبكة الموجودة الآن ، والتى أنشئت خلال الاربعين عاما الماضية ، سواء على المستوى المحلى والدولـى .

أما من ناحية مستوى الخدمة الحالى ، فإن شبكة الاتصالات السلكية بالجمهورية تعانى من الاستهلاك والضعف فى أكثر من جزء منها ، الأمر الذى يشكل خطورة كبيرة على الشبكة باكملها . فاذا نظرنا الى الشبكة السلكية بالقاهرة الكبرى ، سواء أكانت أجهزة سنترالات أتوماتيكية أم كوابل أرضية - فإننا نجد ان ٢٥٪ منها قد مضى على تشغيله فترة تتراوح ما بين ٣٥ و٥٠ سنة ، أى حوالى ضعف عمرها الافتراضى ، ولم تتمكن الهيئة فى خلال السنوات العشر الماضية من توفير قطع الغيار اللازمة لصيانة المنشآت بالقدر الكافى ، أو ادخال التكنولوجيا الحديثة فى أسلوب عملها باستيراد الاجهزة والوسائل المتطورة للقياس والتحكم وأزمة الاعطال ، لقلة الاستثمارات والنقص فى عدد مهندسيها وفنييها ، والقيود الروتينية التى تحكم العمل بها .

وأما حجم الاستثمارات الذى كان المرفق يحتاجه فى خلال السنوات العشر الماضية ، ليقوم بتحقيق المشروعات التى تمكنه من تقديم الخدمات التليفونية بالمستوى اللائق ، علاوة على تلبية طلبات الجماهير فى فترة معقولة - فيبلغ نحو ٣٢٥ مليون جنيه ، وما تم تخصيصه للمرفق فى خلال هذه الفترة يبلغ نحو ٦٥ مليون جنيه فقط ، أى ما يعادل ٢٠٪ من الاستثمارات التى كان يجب تخصيصها له .

ان شبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية لها طبيعة خاصة ، فهى تعتبر سلسلة متكاملة الحلقات ، ترتبط كل منها بالاخرى ، فاذا ما ضعفت حلقة منها تاثرت السلسلة كلها ، لأن قوتها تساوى قوة أضعف حلقة بها .

ومما سبق يتضح حجم المشكلة وضخامتها ، سواء من ناحية تلبية طلبات تركيب التليفونات ، أو من ناحية رفع مستوى الخدمات التى يؤديها المرفق لمواجهة طلبات الجماهير ومتطلبات الانفتاح الاقتصادى .

الخطة الخمسية ١٩٧٦ / ١٩٨٠

وعلاجا لكل ما تقدم ، أعدت هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية مقترحات عن خطة ١٩٧٦ / ١٩٨٠ تشتمـل على تنفيذ المشروعات التالية :

الخدمة التليفونية الداخلية :

١- السنترالات المحلية :

تركيب سنترالات سعتها الاجمالية ٤١٠ الف خط ، منها ٤٩ ألف خط الاحلال محل السنترالات التى جاوزت أعمارها الفنية وأصبحت سيئة الخدمة . وفيما يلى البرنامج الموضوع لتنفيذ هذه السنترالات :

عدد الخطوط بالآلاف

السنة	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	الجملة
الاحلال والتجديد	١٢	١٢	١٣	—	١٢	٤٩
الخطوط الجديدة	٢٣	٣٢	٧٨	١١٠	١١٨	٣٦١
جملة	٣٥	٤٤	٩١	١١٠	١٣٠	٤١٠

وينتظر أن يتضاعف عدد الخطوط التى يتم تركيبها بعد ذلك ، وتكون الهيئة قد قامت باعداد الكوادر الفنية اللازمة بما يتناسب مع التكنولوجيا الحديثة فى فن الاتصالات السلكية واللاسلكية ، والتى ينتظر أن تتطور تطورا سريعا فى السنوات الخمس القادمة .

وتدرس الهيئة الآن ادخال نظام ربط السنترالات المحلية بالقاهرة بعضها ببعض بشبكة ميكروية للتغلب على مشكلات كابلات الاتصال الارضية ، سواء فى انشائها أو صيانتها .

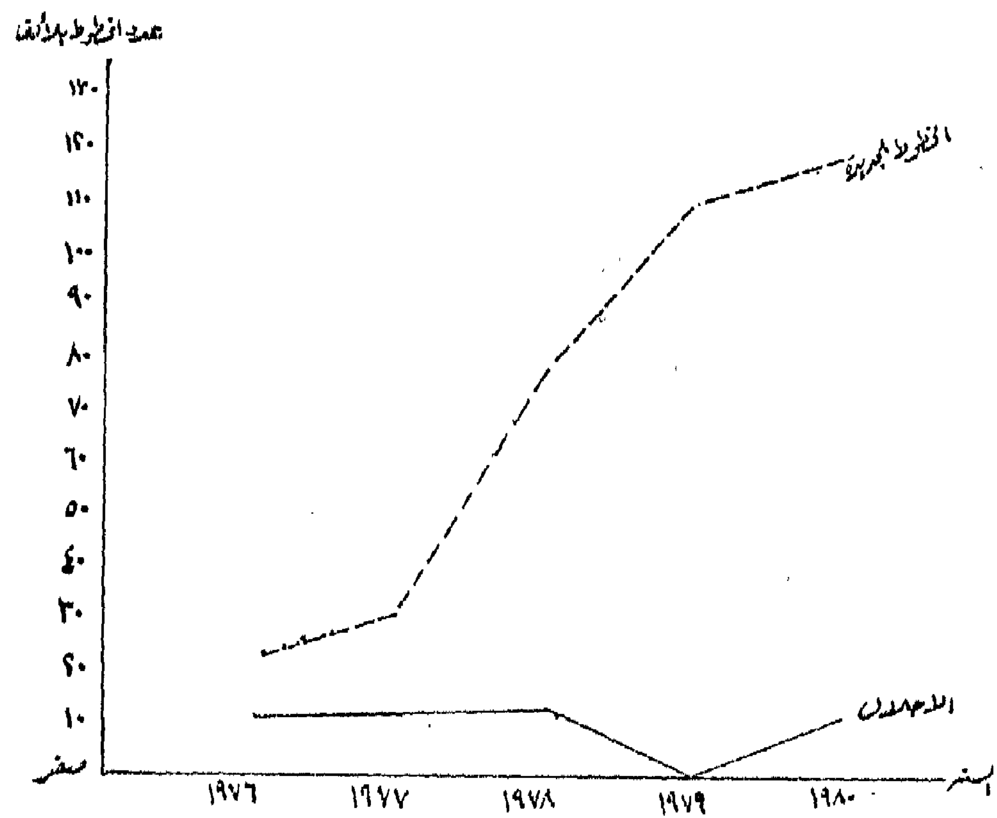
٢- سنترالات الترنك الأتوماتيكى :

زيادة سعة سنترالات الترنك الاتوماتيكى الموجودة حاليا بكل من : القاهرة والاسكندرية وطنطا والمنصورة ودمنهور وبنها والمحلة ، لاستيعاب

تطور البرنامج الموضوع لتنفيذ

السنترالات المحلية

خلال اعوام ٧٦ – ١٩٨٠



حجم الحركة المتوقع زيادتها زيادة كبيرة ، فضلا عن تعميم هذا النظام فى جميع عواصم المحافظات بالجمهورية .

٣- خطوط الترنك والكوابل المحورية وأجهزة التراسل :

وهذه الخطوط والكابلات لازمة لربط انحاء الجمهورية بعضها ببعض، سواء للخدمة التلغرافية أو التليفونية .

وتوجد حاليا شبكة للكوابل المحورية تربط القاهرة بمدن الوجه البحرى ، وسوف يتم فى أثناء هذه الخطة احلال الاجزاء المستهلكة من هذه الشبكة ، وكذلك أجهزة التراسل الخاصة بها ، كما سيتم أيضا زيادة سعة هذه الشبكة الى طاقتها القصوى بتركيب الاجهزة الانتهائية وأجهزة التراسل اللازمة .

وتقوم الهيئة حاليا بتنفيذ كابل محورى يربط أسوان ومدن الوجه القبلى بالقاهرة . وقد تم الى الآن تنفيذ هذا الكابل من القاهرة الى اسيوط ، وينتظر أن يتم انشاء هذا الكابل الى قنا قبل نهاية عام ١٩٧٦، وإتمام انشائه الى أسوان فى منتصف عام ١٩٧٧ .

كما تتضمن الخطة انشاء شبكة على الموجات السنتيمترية بين القاهرة وأسوان ، تعمل بديلا فى حالة تعطيل الكابل المحورى المذكور.

وتشمل الخطة انشاء شبكة للترنكات بالوجهين البحرى والقبلى لربط جميع السنترالات بخطوط ذات كفاءة عالية . وسيتم زيادة سعة الوصلة اللاسلكية الموجودة حاليا بين المنصورة وبور سعيد ، لتشمل طنطا والضفة الشرقية لقناة السويس .

خدمة التلكس والتلغراف :

تتضمن مقترحات الخطة ، المشروعات التالية :

- زيادة سعة سنترال القاهرة بمقدار ٤٠٠ خط ليصبح ٨٠٠ خط ، وزيادة سعة سنترال الاسكندرية بمقدار ١٢٠ خط ليصبح ٣٢٠ خط .
- تنفيذ ٢٠٨٠ خط تلكس خلال عام ١٩٧٦ ، منها ١٦٠٠ خط بالقاهرة ، و٤٨٠ خط الاسكندرية .
- تنفيذ ٣٨٨٠ خط تلكس خلال عام ١٩٧٧ ، منها ٣٠٠٠ خط بالقاهرة ، و ٤٠٠ خط بالإسكندرية ، ١٦٠ خط بكل من بور سعيد والاسماعيلية والسويس .
- ومن عام ١٩٧٨ الى عام ١٩٨٠ ، تشمل الخطة تركيب ١٠٠٠ خط بالقاهرة و ٨٠٠ خط بالاسكندرية ، ١٦٠ خط بكل من الزقازيق ، طنطا ، المنصورة ، أسيوط ، الاقصر ، أسوان ، وبهذا يصل اجمالى عدد خطوط التلكس فى نهاية الخطة الى ٩٨٤٠ خط فى جميع أنحاء الجمهورية .

هذا وتتعاقد الهيئة على عدد كبير من المبرقات اللاتينية والعربية لتركيبها للمشتركين الذين سيوصلون على هذه السنترالات .

أما بخصوص الخدمة التلغرافية ، فتشمل الخطة تحويل النظام اليدوى المتبع الآن فى مكتب التلغراف الرئيسى بكل من القاهرة والاسكندرية ، الى النظام الآلى باستعمال الحقول الالكترونية المركزية السريعة العمل ، وسيتم فتح حوالى ٦٠٠ مكتب جديد للتلغراف والتليفون بالجمهورية ، مع إعطاء الاولوية للمناطق المحرومة من الخدمة والاماكن المزدحمة .

وسيتم أيضا تجديد واحلال المبرقات التى استنفدت عمرها الفنى .

الخدمة الدولية :

١- السنترالات :

يوجد فى الهيئة الآن سنترال دولى يدوى لخدمة المخابرات الى العالم الخارجى ، وهذا السنترال سعته الحالية ٤٢ موضعا ، يتسع لحوالى ١٠٠ دائرة دولية ، وسيتم زيادته خلال عام ١٩٧٦ بمقدار ١٨ موضعا آخر ، ليسع ١٥٠ دائرة دولية .

ونظرا لأهمية الاتصالات بالعالم الخارجى ، فقد قامت الهيئة بالتعاقد على تركيب سنترال دولى أوتوماتيكى يمكن المشتركين من الاتصال بالعالم الخارجى بدون توسط عاملة التليفون ، أى بادارة قرص التليفون بالرقم المطلوب مباشرة ، وسيدخل هذا السنترال الخدمة بسعة أولية قدرها ١٦٠ دائرة دولية خلال النصف الأول من عام ١٩٧٨ ، تزاد سعته ليصل الى حوالى ٣٨٠ دائرة دولية فى منتصف ١٩٧٩ ، ويقبل الزيادة بعد ذلك الى حوالى ١٠٠٠٠ دائرة دولية متصلة بجميع دول العالم.

ونظرا للمتطلبات العاجلة للانفتاح الاقتصادى فى هذا الشان ، وعدم امكان الانتظار حتى التواريخ السابق التعاقد عليها - فقد قامت الهيئة بتعديل التعاقد مع الشركة بغرض استعجال توريد بعض مراحل

هذا المشروع ليتم ادخاله الخدمة فى أوائل عام ١٩٧٧ بدلا من منتصف عام ١٩٧٨ . وقد تم الاتفاق على امكان تنفيذ المرحلة الأولى من هذا المشروع ، بحيث تكون جاهزة للعمل قبل نهاية مارس ١٩٧٧ ، علما بأن تنفيذ هذه المرحلة سيوفر الخدمة الدولية الكاملة لجميع مشتركى سنترالات الكروسبار بالقاهرة ، ولجميع الشركات والمؤسسات والشخصيات الهامة بالدولة .

٢- الخطوط الدولية :

قامت الهيئة حتى الآن بتوفير خطوط الاتصال بدول العالم ، فمدت كابلا محوريا بسعة ٤٨٠ دائرة بين الاسكندرية وروما ، وكابلا بحريا آخر بسعة ١٢٠ دائرة بين الاسكندرية وبيروت ، ويجرى الآن تركيب محطة للاقمار الصناعية مع الشبكة الدولية للاقمار الصناعية (انتلسات) بسعة ١٢٠ دائرة ، تزاد الى ٢٤٠ دائرة ، كما سيتم انشاء محطة أرضية للاقمار الصناعية للاتصال بالقمر الصناعى العربى ، ويجرى الآن الاعداد لمد كابل بحرى بين : القاهرة ، الاسكندرية ، طرطوس ، دمشق ، وكابل آخر بين سفاجة وضبا بالسعودية .

وتنفذ الآن شبكة الموجات الميكروية بين الحدود الليبية والقاهرة مارة بالاسكندرية ، لربط الشبكة الليبية المصرية ، والتى توفر أيضا تبادل البرامج الاذاعية والتليفونية ، فضلا عن توفير خدمة الاتصالات للساحل الشمالى المصرى بين الاسكندرية والسلوم .

٣- الخدمة التلغرافية وخدمة التلكس :

فى هذا المجال تقوم الهيئة بزيادة الاتصالات الدولية عن طريق التلكس ، لتتيح لمشتركى التلكس الاتصال بالخارج مباشرة .

كما تقوم الهيئة بتحويل الخدمة التلغرافية من نظام التشغيل اليدوى الى نظام التشغيل الآلى .

مشروعات تعمير منطقة القناة :

نظرا للاهمية المستقبلة لمدن القناة ، لقد شملت الخطة اعادة تعمير هذه المنطقة بما تستحق من المشروعات الكفيلة باعادة الازدهار اليها .

ففى مجال السنترالات ، ستقوم الهيئة بتركيب سنترال سعة ١٠٠٠٠ خط بمدينة بور سعيد ، وسنترال سعة ٤٠٠٠ خط بمدينة الاسماعيلية ، و٤٠٠٠ خط بمدينة السويس ، وانشاء أربعة سنترالات صغيرة بكل من:

القنطرة وفايد والتل الكبير والغردقة ، سعتها ٢٠٠٠ خط ، وسيتم ربط جميع هذه السنترالات ببعضها بشبكة أوتوماتيكية ، وربط المنطقة كلها بشبكة النداء الآلى بالجمهورية ، وينتظر الانتهاء من تنفيذ هذه السنترالات خلال عام ١٩٧٧ .

كما سيتم انشاء ثلاثة سنترالات للتلكس ، كل منها بسعة ١٦٠ خط ، يركب فى كل من المدن الثلاث : بور سعيد والاسماعيلية والسويس .

كما بدأت الهيئة اجراءات مد كابل محورى بين بور سعيد والاسماعيلية ، والسويس ، وكابل آخر بين السويس والقاهرة .

مشروعات أخرى :

كذلك تقوم الهيئة باستكمال مشروع شبكة محورى البحر الاحمر القصير ومرسى علم وأدفو ، وكذلك بين مرسى علم ، وبرنيس ، وأسوان ، وبين الاسكندرية والسلوم وكابل محورى بين دمياط ورشيد .

التوصيات

بعد استعراض الوضع الحالى المرفق ، ومراجعة مقترحات الخطة السابقة ، وحتى تستطيع الهيئة النهوض بخدماتها الى المستوى اللائق والمطلوب فى أقرب وقت ممكن - يوصى المجلس بالتالى :

* سرعة اصدار التشريعات التى تحقق الاستقلال الكامل لمرفق المواصلات السلكية واللاسلكية ، ماليا واداريا ، ليكون من اختصاصه وضع اللوائح والنظم المالية والمحاسبية ولوائح المشتريات التى تساير طبيعة أعمال المرفق ، وتيسر له أعماله بدون اخلال بأسس الرقابة المالية ، وفقا لضوابط ومعايير تتضمنها اللوائح التى سيتم وضعها بمعرفة ادارة المرفق . كما يسمح له باعداد لوائح للعاملين ، متضمنة القواعد الخاصة بأسس التعيين والترقية وشغل الوظائف القيادية ، ووضع نظم خاصة للاجور والحوافز تضمن استمرار تشغيل العناصر الفنية اللازمة لأعمال المرفق ، واستقطاب الكفاءات المتخصصة التى

تسربت للعمل بالخارج .

* النظر فى تخصيص الايرادات التى تحصل عليها الهيئة بالعملات الحرة من الخدمات التى تؤديها لحساب المرفق ، حتى يمكن أن تستغل فى تحسين هذه الخدمات ورفع مستواها ، واستيراد قطع الغيار اللازمة، علاوة على الحصة السنوية التى تخصصها الدولة للهيئة من النقد الأجنبى .

* توفير الاعتمادات المطلوبة الهيئة لعام ١٩٧٦ .

* اعطاء أولوية لمقترحات الهيئة لمشروعات الخطة الخمسية ١٩٨٠/٧٦ ، المقدمة منها .

* أن يضاف الى مقترحات الخطة المذكورة المشروعان التاليان :

- انشاء سنترال جديد بالمعادى بسعة ١٠٠٠٠ خط ، لأن السنترال الحالى المنشأ منذ حوالى ٢٥ عاما لم يعد يفى بالمتطلبات الحالية ، بعد أن أصبحت منطقة المعادى المكان المفضل لسكن كثير من المستثمرين الاجانب .

- زيادة سعة سنترال رمسيس بمقدار ١٠٠٠٠ خط جديد ، لإمكان إجابة الطلبات الهامة بمنطقة وسط القاهرة ، وهى المنطقة التى يتركز فيها النشاط الاستثمارى بالبلد .

* اتخاذ الإجراءات العاجلة التالية لمواجهة الموقف الحالى ، من ناحية مستوى الخدمة ومتطلبات الانفتاح الاقتصادى :

- لما كان مشروع احلال الخطوط المستهلكة بوسط القاهرة ، وعددها ٣٠٠٠٠ خط سنترال ، قد أدخل ضمن الخطة الخمسية المقترحة، بحيث يتم على مراحل : الأولى ١٠٠٠٠ خط تدخل الخدمة خلال عام ١٩٧٧ ، والثانية ١٠٠٠٠ خط تدخل الخدمة خلال عام ١٩٧٩، والثالثة ١٠٠٠٠ خط تدخل الخدمة خلال عام ١٩٨١ ..

ولما كان الوضع الحالى لشبكة وسط القاهرة قد وصل الى درجة من التمزق والاستهلاك بحيث لا يحتمل الانتظار - فمن الضرورى اتخاذ الاجراءات اللازمة لما يلى :

× اعتماد مشروع احلال سنترال رمسيس المدرج بمقترحات الخطة الخمسية بسعة ٢٠٠٠٠ خط فى ميزانية عام ١٩٧٦ ، بحيث يمكن تركيبها وادخالها الخدمة على مرحلتين : الأولى ٢٠٠٠٠ خط خلال عام ١٩٧٧ ، والمرحلة الثانية ١٠٠٠٠ خط خلال عام ١٩٧٨ .

× اعتماد مشروع جديد لزيادة سعة سنترال رمسيس بمقدار ١٠٠٠٠ خط فى ميزانية عام ١٩٧٦ .

× التعاقد على توريد وتركيب ١٠٠٠٠ خط سنترال جديد بمنطقة المعادى ، بحيث يتم ادخالها بالخدمة قبل نهاية عام ١٩٧٧ .

× اتمام مشروع احلال شبكة كوابل المشتركين الحالية ، وكذلك الخطوط الاضافية المطلوبة لمنطقة وسط القاهرة ، على أن يتم ذلك على مراحل يبدأ أولاها اعتبارا من أوائل عام ١٩٧٧ .

* تنفيذ شبكة ميكروويف فى القاهرة الكبرى ، تربط السنترالات المحلية بالمراكز الانتقالية لتعمل مكملة ، وكبديل لشبكة كوابل الاتصال الارضية .

* إتمام الإجراءات الخاصة بتنفيذ السنترال الدولى فى المواعيد المقررة .

توصيات عامة :

هذا وينبغى التأكيد على عدة توصيات عامة فى مجال المواصلات تحتل أهمية خاصة بالنسبة لتطوير قطاعاته المختلفة ورفع كفايتها ، حتى تستطيع الاستجابة لمتطلبات الانتاج ، وتواجه المنافسة التى ستتاح للمستثمرين لممارسة بعض وظائف هذه القطاعات .

وهذه التوصيات هى :

أولا : منح هذه القطاعات استقلالا ماليا واداريا فى مباشرة نشاطها ، يتيح لها وضع اللوائح المنظمة للعمل والنظم المالية والمحاسبية ولوائح العاملين ونظام الاجور والحوافز وغير ذلك ، بما يتناسب مع طبيعة عملها .

ثانيا : اعطاء أولوية خاصة لاعتمادات الصيانة والاحلال والتجديد ودعم الورش بالوسائل الحديثة ، لأن ذلك يمكن أن يوفر مبالغ كبيرة تنفق فى شراء وحدات جديدة .

ثالثا : أن توضع معايير للرقابة ، تتفق مع طبيعة عمل هذه القطاعات وحصرها فى أجهزة محدودة .

مشكلة النقل بإقليم القاهرة الكبرى

يعتبر قطاع النقل والمواصلات من أهم القطاعات اتصالا بالنشاط الاقتصادى وأكثرها تأثيرا فى سياسة الانفتاح ، فضلا عن أنه من المرافق الحيوية التى تعتمد عليها الجماهير فى الانتقالات اليومية .

وتقديرا لأهمية هذا القطاع ، حرص المجلس القومى للانتاج والشئون الاقتصادية فى دورته السابقة على دراسة بعض المعوقات التى تقف فى سبيله وتحد من كفاءته ، وقد اهتم المجلس بمواصلة هذه الدراسة لظهور بعض المشكلات الملحة التى رأى ان تكون لها الأولوية فى دراساته لما لها من آثار بالغة . وتتمثل هذه المشكلات فى الآتى :

- مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة التى يشير حجمها الى احتمال تفاقمها فى المستقبل القريب ، ما لم تواجه بحلول جذرية تخفف من حدة الاختناقات الحالية خاصة فى وسط المدينة .

- المشكلات التى تواجه الطيران المدنى والنقل الجوى والتى تحول دون ملاحقة هذا القطاع للتقدم الذى أحرزته معظم الدول فى هذا المجال .

وعلى ذلك ، قام المجلس بمناقشة هذه المشكلات على ضوء ما قامت به شعبة النقل والمواصلات من دراسات ، وتبين له أن مشكلة نقل المواطنين داخل اقليم القاهرة الكبرى تتفاقم يوما بعد يوم ، وتتزايد - تبعا لذلك - الأعباء التى تتحملها الغالبية العظمى من سكان القاهرة فى الحياة اليومية ، وهى أعباء تؤثر بدورها على الحياة الاقتصادية والاجتماعية بالعاصمة .

وفى الوقت الحاضر ، يلاحظ أن أغلب المدن الكبرى فى العالم تعانى من حركة نقل المواطنين فى داخلها ، وخاصة فى المدن القديمة ، بسبب النمو غير المخطط وتزايد الكثافة السكانية بنسب كبيرة ، مع اتساع الرقعة الحضارية وارتفاع مستوى المعيشة بها ، وما يترتب على ذلك من ازدياد حجم العمالة وارتفاع دخول الأفراد - مما يؤدى الى زيادة استخدام النقل العام ، وتزايد الانتقال بالسيارات الخاصة .

ولهذه المشكلة فى القاهرة أهمية خاصة ، باعتبارها مركزا حضاريا هاما فى منطقة الشرق الأوسط وافريقيا ، ومدينة سياحية عالمية تستقبل يوميا الألوف من السائحين من شتى أنحاء العالم ، فضلا عن أنها العاصمة التاريخية التى تمثل القلب النابض لمصر الحديثة .

وتعتبر القاهرة - من حيث عدد السكان - المدينة الثامنة بين مدن العالم الكبرى ، وأنها اكبر مدينة فى أفريقيا . وبهذا الوضع وهذه المكانة الحضارية والتاريخية ، أصبحت القاهرة مسرحا لنشاط سياسى واقتصادى ودينى وثقافى يفوق مثيله فى كثير من مدن العالم الكبرى .

ومن أجل هذا ، تبرز مشكلة النقل بالقاهرة كمشكلة من أهم المشكلات التى ينبغى مواجهتها ، لما يترتب على تركها من آثار سياسية واجتماعية واقتصادية بعيدة المدى ، تؤثر على حياة سكانها ، وعلى المكانة العظيمة لهذه العاصمة الكبرى .

أسباب المشكلة :

تبين من الدراسة أن أسباب هذه المشكلة يمكن ردها الى ما يلى :

× ما تم من استبدال جزء كبير من خطوط الاتوبيس والتروللى باص بشبكة الترام ، دون دراسة للآثار التى تترتب على ذلك ، ودون اعتبار للزيادة السريعة لسكان العاصمة والمتغيرات الاقتصادية والاجتماعية

التى تتعرض لها .

× عدم تناسب نوعية وسائل النقل مع حجم تدفقات الحركة على المحاور الرئيسية .

× ان القاهرة بعد الغاء جزء كبير من شبكة الترام ، أصبحت تعتمد أساسا على الاتوبيس ، وهى وسيلة غير مناسبة لأنها تخضع لطاقة شوارع المدينة بما لا يتجاوز ٢٠٠٠ سيارة كحد أقصى .

× ان زيادة تدفق الركاب تحمل الوحدات الحالية بأكثر من طاقتها ، مما يؤدى الى كثرة الاعطال وعدم انتظام التشغيل ، ويعجل بسرعة استهلاك الوحدات .

× قصور الطرق عن استيعاب حركة السيارات ، بسبب عدم تنظيم المرور وعدم تخطيط وصيانة الطرق بالوسائل العلمية الحديثة .

× الصعوبات التى تعترض التشغيل وأعمال الصيانة والعمرة للوحدات كنقص بعض الورش الانتاجية والعمالة الفنية وقطع الغيار والجراجات .

وتشير الدراسة والاحصاءات الى أن مشكلة النقل التى تعانيها اليوم مدينة القاهرة ، ستتفاقم بشكل خطير فى المستقبل القريب . اذ سيبلغ حجم ركاب النقل سنة ١٩٨٠ حوالى ١٣٩ ٪ من الحجم الحالى ، كما أنها ستصل عام ١٩٩٠ الى حوالى ٢٢١٪ من الحجم الحالى . علاوة على أن حركة النقل بالسيارات الخاصة سوف تصل الى ١٤٠٪ من الحجم الحالى سنة ١٩٨٠ ، وتزيد ٢٨٠٪ فى عام ١٩٩٠ .

كما أكدت هذه الدراسات ان تدفق الركاب على أغلب محاور الانتقال فى القاهرة ، قد جاوز الحجم الذى يمكن مواجهته بوسائل النقل السياحى ، وان الزيادة فى سكان العاصمة وحاجتهم للانتقال سوف تصبح - لو ترك الحال على ما هو عليه - عبئا يتعذر مواجهته ، وأن جميع وسائل النقل مجتمعة سوف تكون عاجزة تماما عن مواجهة الطلب سنة ١٩٨٠ .

وقد ايدت ذلك ، البحوث التى أجرتها بيوت الخبرة الأجنبية التى استقدمناها فى المدة من ١٩٥٤ حتى الآن ، والتى شارك فيها خبراء من فرنسا وانجلترا والاتحاد السوفيتى واليابان .

التوصيات

يقترح المجلس خطتين لهذا الفرض :

خطة قصيرة المدى :

وتهدف الى المساهمة فى ايجاد حل جزئى لمشكلة النقل السطحى والنقل العام حتى عام ١٩٨٠ ، وفى هذا التاريخ يكون قد تم الانتهاء من المرحلة الأولى من الخطة طويلة المدى . وتتطلب الخطة القصيرة التى يبدأ تنفيذها من الآن حتى عام ١٩٨٠ الآتى :

* التوسع فى استخدام الترام السريع وامتداد خطوطه الى أماكن التجمع السكانى ، على أن يتم ذلك فى حارات معزولة عن المحاور الرئيسية .

* تحديد نوعية وسائل النقل بما يتناسب مع حجم تدفق الركاب على المحاور ، بحيث يقتصر تشغيل الاتوبيس على المحاور التى لا يتعدى حجم تدفقات الركاب فيها ٦٠٠٠ راكب فى الساعة ، والترام السريع فى المحاور التى تزيد على ذلك حتى ٢٠٠٠٠ راكب فى الساعة ، وتحديد مسارات الانفاق التى تنشأ فى الخطة طويلة المدى على المحاور التى يتجاوز حجم الحركة عليها ذلك .

* تصنيف شبكة الشوارع الحالية بطريقة علمية لكى تخدم حركة المرور بالكفاءة المطلوبة .

- تدعيم النقل العام بوحدات جديدة ، سواء بالسيارات والأتوبيس أم بمركبات الترام ، بدلا من المستهلك الذى تجاوز العمر الاقتصادى ، ولسد النقص فى حدود خصائص ومتطلبات كل وسيلة .

* اعادة تخطيط المحطات النهائية لخطوط الأتوبيس والترام لرفع كفاءتها وتوفير الأمان لها .

* انشاء مجموعة من الكبارى العلوية لتأمين حركة المشاة ، وتلافى تعارض وسائل النقل والمشاة فى الميادين والتقاطعات الرئيسية .

* استخدام اشارات المرور الأتوماتيكية التوافقية على المحاور الرئيسية لضمان انسياب وسيولة حركة المرور .

* انشاء وتنظيم مواقف الانتظار للسيارات وفقا للأصول الفنية .

* وعلاوة على ما تقدم ، فان حركة المرور وتنظيمها تعتبر حجر الزاوية لتحقيق أهداف هذه الخطة . ويعتمد هذا التنظيم على مبادئ أساسية نلخصها فيما يلى :

* التوسع فى نظام الاتجاه الواحد ببعض الشوارع الهامة ، مثل شارعى رمسيس والجلاء .

* تخصيص حارات معزولة النقل العام (للترام والأتوبيس) لإمكان تحقيق زيادة سرعة السير.

* اعادة تخطيط تقاطعات الشوارع الرئيسية حسب الأصول العلمية والفنية الحديثة .

* ابعاد حركة السيارات الخاصة الطوالى عن منطقة وسط المدينة .

خطة طويلة المدى :

تناول المجلس دراسة هذه الخطة من الناحية الفنية ، دون التعرض للناحية الاقتصادية والتمويلية التى تتطلب دراسة مستقلة تتضمن بالضرورة المقارنة مع مشروعات النقل الأخرى البديلة ، التى يمكن أن تكون ضمن عناصر هذه الخطة طويلة المدى ، وذلك للبت فى الجدوى الاقتصادية لهذه المشروعات .

وتقوم هذه الخطة من الناحية الفنية أساسا على انشاء الطرق التحتية ، لشبكة مترو الأنفاق التى تنشأ على المحاور الأساسية للانتقال بين أنحاء العاصمة . وتنفذ هذه الخطة على ثلاث مراحل :

المرحلة الأولى ، ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٠ :

وتتضمن ربط خطى سكة حديد حلوان والمرج بنفق أرضى بطول ٣.٨ كم يسير تحت شارع رمسيس ويمر بميدان التحرير ، مع كهربة خط المرج وتطوير أجهزة تشغيل الخطين ليعملا معا كخط نقل كهربائى سريع بطول ٤٢ كم يسير من الجنوب الى الشمال الشرقى .

المرحلة الثانية ، ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٥ : وتتضمن ما يلى :

* مد خط مترو الأنفاق رقم ١ فيما بين شبرا الخيمة وبولاق الدكرور، مارا بميادين رمسيس والعتبة والتحرير بطول ١٣ كم .

* اتمام تزويد الخط الاقليمى بالوحدات المتحركة اللازمة لمجابهة الازدياد فى الحركة .

المرحلة الثالثة ، ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٩٠ : وتتضمن ما يلى :

* انشاء خط مترو الأنفاق رقم ٢ ليربط الدراسة وامبابة بالعتبة وشارع ٢٦ يوليو ، عابرا النيل عند كوبرى ابو العلا الجديد بطول ٨.٥ كم ، على أن يكون امتداده مستقبلا بعد عام ١٩٩٠ فى اتجاه مدينة نصر ومصر الجديدة .

* استكمال تزويد الخط الاقليمى بالوحدات الباقية .

وبتنفيذ هذه المراحل الثلاث ، يكون قد تم انشاء ٢٥.٥ كيلو متر من شبكة مترو الانفاق ، و ٣٧ كيلو متر من خطوط النقل السريع بالسكك الحديدية ، وسيبلغ طول شبكة الترام ذات الخطوط المزدوجة بامتداده الجديد ١١٠ كيلو متر ، كما يكون قد تم تدعيم مرفق الأتوبيس .

الاستثمارات اللازمة

للخطة طويلة المدى

حددت وزارة النقل ، طبقا للدراسات التى قدمتها بيوت الخبرة التى درست هذه الخطة ، الاستثمارات المطلوبة لها على النحو التالى ، وفقا لأسعار ١٩٧٥ :

	نقد محلى بالمليون جنيه	نقد أجنبى بالمليون جنيه	الجملة
المرحلة الأولى	٢٢.٨	٧١.٢	٩٤ مليون جنيه
المرحلة الثانية	٧٥	٦٧	١٤٢ مليون جنيه
المرحلة الثالثة	٥٢	٤٣	٩٥ مليون جنيه
الجملـــــة	١٤٩.٨	١٨١.٢	٣٣١ مليون جنيه

وهذا المبلغ يغطى المراحل الثلاث التى تبدأ من الآن حتى عام ١٩٩٠ ، والتى تمتد على مدى ١٤ عاما بمعدل انفاق سنوى يبلغ فى المتوسط ٢٤ مليونا من الجنيهات .

توصيات عامة :

يؤكد المجلس على المبادئ الأساسية والآتية فى حالة تنفيذ هذه الخطة بشقيها ، وهى :

* أن تتوائم خطة النقل التى تتم مع التخطيط العمرانى لاقليم القاهرة الكبرى وامتداداته فى المستقبل .

* أن يراعى تكامل مشروعات الخدمات الأخرى مع مشروعات النقل المقترحة ، وبخاصة مترو الانفاق .

* ان يراعى تدبير التكاليف باختيار أفضل الشروط المتاحة لتمويل مشروع مترو الأنفاق محليا ودوليا .

* ان انشاء مشروع مترو الانفاق لا يحول دون تنفيذ مشروعات أخرى مساعدة تتكامل معه من وسائل النقل السطحية ، وقد أشير الى بعضها فى الخطة قصيرة المدى .

ضرورة انشاء جهاز مستقل لتنفيذ مشروع مترو الانفاق ، ومتابعة تنفيذه وفق المراحل الزمنية المحددة فى المشروع ، والالتزام بذلك . مع منحه كافة السلطات التى تيسر عمله .

ملحق

مشكلة نقل الركاب
باقليم القاهرة الكبرى

تعانى المدن الكبرى من تزايد حركة نقل الركاب داخلها . ويرجع ذلك الى النمو وغياب التخطيط وتزايد الكثافة السكانية واتساع الرقعة الحضارية ، وارتفاع مستوى المعيشة الناتج عن مشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وما أدت اليه من زيادة حجم العمالة ودخول الأفراد ، وبالتالى زيادة الطلب على النقل العام وتزايد الانتقال بالسيارات الخاصة .

ولهذه المشكلة طابع سياسى ، إذ أنها تؤثر على حياة الفرد اليومية ، كما تشكل مستقبل المدينة – مما يتطلب الاهتمام بعلاجها على أسس سليمة ، لازالة الاختناقات التى يواجهها غالبية المواطنين فى تنقلاتهم اليومية .

لهذا تحرص الجهات المعنية – فى عدد من الدول – على تنظيم وسائل النقل العام داخل المدن التى يزيد عدد سكانها على ٤٠٠,٠٠٠ نسمة ، بعد اجراء دراسات فنية واقتصادية واجتماعية واحصائية ورياضية ، تجنبا للحلول الجزئية ، وحتى يجئ التنظيم شاملا ومتكاملا، خاصة وأن مشروعات النقل تحتاج الى استثمارات ضخمة ، ومن ثم يلزم ان يكون استخدامها على أحسن وجه .

وتتطلب دراسة هذه المشكلة ، مراعاة العوامل والمتغيرات التى تؤثر فى الطلب على النقل باعتباره طلبا مشتقا ، والتى تتمثل فى الآتى :

– الحالة الاقتصادية والاجتماعية للافراد ، والتى تشمل مستوى الدخل ونسبة ملكية السيارات الخاصة والملكية العقارية ... الخ .

– نسبة التعليم بين السكان وتوزيع المدارس بالنسبة للتجمعات السكنية .

– فرص العمالة ونسبتها ومواقعها بالنسبة للتجمعات السكنية .

– الكثافة السكانية .

– استخدام الأراضى .

ورغم ان مدينة القاهرة يزيد تعداد سكانها على مليون نسمة ، فهى لا تحتوي على شبكة للنقل السريع تحت الأرض مع ما لها من نشاط بارز فى المجالات السياسية والاقتصادية والدينية والثقافية والسياحية . وبالتالى فاذا لم توضع خطة علمية تتضمن مشروعات مدروسة من حيث جدواها الفنية والاقتصادية . فان المشكلة ستتفاقم فى المستقبل القريب، وستكون لها آثار بعيدة المدى .

تطور الدراسات لمواجهة المشكلة :

بدأت مشكلة نقل الركاب فى القاهرة تظهر بشكل ملحوظ فى أوائل

الخمسينيات ، على أثر ما تقرر من استبدال جزء كبير من شبكة الترام بخطوط للاتوبيس والتروللى باص ، وذلك دون دراسة للآثار المترتبة على هذا الاجراء ، وبدون اعتبار للزيادة المطردة فى عدد السكان أو المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية التى تؤثر فى الطلب على النقل.

وفى مواجهة هذه المشكلة ، وبحثا عن حل لها – استقدمت الدولة بيت خبرة فرنسى فى سنة ١٩٥٤ وبيتين للخبرة أحدهما فرنسى والثانى انجليزى فى سنة ١٩٦٤ ، ثم عادت واستقدمت خبراء من كل من الاتحاد السوفيتى واليابان فى سنة ١٩٦٦ .

وقد أجمعت التقارير المقدمة من هؤلاء الخبراء ومن بيوت الخبرة المتخصصة ، على أن حل المشكلة يقتضى ضرورة انشاء شبكة لمترو الانفاق ، اذ أن تدفق الركاب على بعض المحاور قد جاوز الحجم الذى يمكن تغطيته بوسائل النقل السطحى ، وأن الزيادة المطردة فى عدد السكان وحاجتهم الملحة للانتقال سوف تشكل عبئا يتعذر مواجهته .

وفى ١٨ نوفمبر ١٩٦٨ ، قدم السيد وزير النقل – فى ذلك الوقت – مذكرة الى مجلس الوزراء ، تضمنت خطة لحل مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى ، ذات ثلاث مراحل :

المرحلة الأولى : خطة عاجلة للحد من تفاقم الأزمة ، وتتمثل فى شراء وحدات ناقلة جديدة وتطوير نظم اشارات المرور باستخدام نظام الموجة الخضراء والاشارات التوافقية .

المرحلة الثانية : خطة متوسطة المدى ، وتتمثل فى تدعيم شبكات الترام .

المرحلة الثالثة : خطة طويلة المدى ، وتقوم على انشاء شبكة لمترو الانفاق .

وقد اعتمد مجلس الوزراء المبالغ اللازمة لتنفيذ الخطتين : العاجلة والمتوسطة المدى ، كما قرر البدء فورا فى دراسة انشاء شبكة لمترو الانفاق ، على أن يقدم السيد وزير النقل مذكرة للمجلس عن المشروع .

وفى ٢٦ /١/١٩٦٩ ، قدم السيد وزير النقل المذكرة المطلوبة الى مجلس الوزراء ونوقشت فى جلستى ٢٦/١/١٩٦٩ ، ٢/٢/١٩٦٩ ، وقرر مجلس الوزراء الموافقة على البدء فى تنفيذ مشروع مترو الانفاق ، مع توفير الاعتمادات اللازمة وتشكيل لجنة فنية بوزارة النقل للاشراف على المشروع .

وبناء على قرار مجلس الوزراء المشار اليه ، قامت وزارة النقل – فى ١٦/٦/١٩٦٩ – بدعوة بيوت الخبرة المتخصصة لتقديم عروضها للقيام بالدراسات التخطيطية والاقتصادية والفنية ، وذلك لوضع مخطط شامل لنقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى ، والقيام بالتصميمات الهندسية ، واعداد المواصفات والاشتراطات العامة والخاصة لشبكة مترو الانفاق . وتم اختيار بيت الخبرة الفرنسى « سوفريتو » للتنفيذ فى ١٦/٦/١٩٧١.

وقام بيت الخبرة « سوفريتو » بعمل الدراسات الاحصائية والفنية والاقتصادية للوضع الحالى ، واستنبط النماذج الرياضية للتنبؤ باحجام الحركة وتدفقات الركاب ، ووضع مخططا شاملا لنظم النقل السطحى وشبكاته حتى عام ١٩٩٠ ، محددا المحاور التى يستلزم الأمر استخدام مترو الأنفاق للنقل عليها حيث تجاوز حجم امكانات النقل السطحى بمختلف وسائله .

وقد اعتمد هذا المخطط الشامل فى سبتمبر ١٩٧٣ وعرض على اللجنة الوزارية للخدمات بجلستها فى ٢ فبراير ١٩٧٤ ، ووافقت عليه.

وقد جاء فى توصيات لجنة النقل والمواصلات بمجلس الشعب فى تقريرها الثامن المحرر فى ٨/٥/١٩٧٦ بشأن حل أزمة المواصلات بالقاهرة – والذى وافق عليه المجلس – مايلى :

× عدم التوسع فى استيراد اتوبيسات جديدة الا بغرض الاحلال والتجديد .

× ضرورة الاسراع باستكمال الشبكة الكهربائية السطحية للترام ، خاصة فى شرق وشمال القاهرة .

× الاسراع فى مد شبكة مترو الانفاق والا واجه النقل العام بمدينة القاهرة الكبرى كارثة محققة . واعطاء الأولوية فى الاستثمار لهذا

المشروع الحيوى ، سواء عن طريق الاستثمارات المشتركة مع الأشقاء العرب ، أو بواسطة اتفاقات مع الدول الصديقة خاصة فرنسا التى تم بحث هذا الموضوع معها . واللجنة تؤيد اتجاه الحكومة لربط مدينة حلوان بالمرج بواسطة نفق أرضى يمتد من باب اللوق الى كوبرى الليمون باعتباره مجرد بداية لمشروع مترو الانفاق .

× الاستفادة بتقرير بيت الخبرة الفرنسى « سوفريتو » ، واعتباره الخطة الأساسية لحل مشاكل النقل بالقاهرة ، وأن تعمل أجهزة الحكم المحلى فى إطاره .

هذا وقد قررت اللجنة الوزارية للانتاج بجلستها فى ١٩٧٦/٥/٣١ بشأن مشروع مترو الأنفاق ما يلى :

– حتمية تنفيذ المشروع ، وضرورة إدراجه ضمن الأولوية الأولى للخطة الخمسية .

– نظرا لأن المشروع متكامل ، فإنه ينبغى السير فى تنفيذه فى الخطة الخمسية .

– قيام السيد وزير الاقتصاد والدولة للتعاون الاقتصادى باجراء المفاوضات اللازمة لتنفيذ :

أ) التفاوض لإنهاء اجراءات التسهيلات المعروضة من الجانب الفرنسى ، وذلك كسبا للوقت ، حيث ان التصميمات والمواصفات الخاصة باشهار المناقصة لتنفيذ هذا العمل قد اكتملت ، ويمكن السير فى اتخاذ اجراءات التعاقد على التنفيذ قبل بدء عام ١٩٧٧ .

ب) قيام وزارة الاقتصاد والتعاون الاقتصادى ووزارة المالية من الآن بتدبير باقى النقد الأجنبى المقرر صرفه خلال عامى ٧٩ – ١٩٨٠ لاستكمال تنفيذ باقى الخط الاقليمى .

أبعاد المشكلة :

أ) تتلخص مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى فى النقاط الآتية :

– عدم مناسبة نوعية وسائل النقل مع حجم تدفقات الحركة على المحاور الرئيسية . فمن المعلوم أن الأتوبيس يستخدم فى المحاور التى لا يزيد حجم تدفق الركاب بها فى ساعات الذروة على ٦٠٠٠ راكب فى الساعة ، وأن الترام المعزول يستخدم على المحاور التى لا يزيد حجم تدفق الركاب عليها فى ساعات الذروة على ٢٠,٠٠٠ راكب فى الساعة . فاذا ما زاد التدفق عن ذلك ، فان الوسيلة الوحيدة المناسبة هى مترو الانفاق الذى تصل كفاءته حتى ٦٠,٠٠٠ راكب فى الساعة .

وتعتمد القاهرة اساسا على الأتوبيس ، وهو وسيلة غير مناسبة لمواجهة المشكلة ، وبالتالى فان الاستثمارات الضخمة التى أنفقت فى سبيل تدعيم مرفق النقل خلال الخمسة عشر عاما الماضية لم تخفف من حدة المشكلة ، فضلا عن أن الدراسة اثبتت ان العدد الأقصى لسيارات الأوتوبيس التى يمكن أن تستوعبها شوارع مدينة القاهرة لا يتجاوز ٢٠٠٠ سيارة كحد أقصى ، وهذه الطاقة لا يمكن أن تواجه الطلب : حالا أو مستقبلا .

– تحميل الوحدات بأكثر من طاقتها ، وما يؤدى اليه من كثرة الاعطال وعدم انتظام التشغيل ، وفى النهاية سرعة استهلاكها .

– سوء تنظيم وتخطيط وصيانة الطرق وتخلف أجهزة المرور ، مما يجعل الطرق تبدو قاصرة عن استيعاب حركة السيارات ، رغم أن سعتها كافية للحركة الحالية والمستقبلة حتى نهاية القرن الحالى على معظم محاورها ، دون حاجة الى توسيعها أو شق طرق جديدة .

– الصعوبات والعوائق التى تعترض هيئة النقل العام بالقاهرة فى التشغيل وأعمال الصيانة والعمرة للوحدات الناقلة ، وتتمثل أساسا فى نوعية الوحدات والنقص فى الجراجات والورش الانتاجية والعمالة الفنية، وكذا عدم توفر قطع الغيار اللازمة فى الوقت المناسب .

ب) بتحليل حركة نقل الركاب داخل مدينة القاهرة الكبرى عام ١٩٧٥ – لإمكان وضع تصور لحجم المشكلة – يتضح الآتى :

× ان تعداد سكان القاهرة الكبرى حوالى ٨,٠ مليون نسمة .

× ان عدد الرحلات اليومية يبلغ ٦,٤ مليون رحلة .

× ان متوسط ما يقطعه الراكب ٧,٠ كيلو متر / رحلة .

× ان الرحلات اليومية تتم على الوجه الآتى :

– ٢٥٪ من الرحلات تتم سيرا على الأقدام ، تعادل ١,٦ مليون رحلة.

– ٦٠٪ من الرحلات تتم بوسائل النقل العام ، تعادل ٣,٨ مليون رحلة .

– ١٥٪ من الرحلات تتم بالسيارات الخاصة والتاكسى والدراجات ، تعادل ١٫٠ مليون رحلة .

× ان المعدل الحالى للرحلات هو ٠٫٨ رحلة للفرد يوميا ، وهو رقم متواضع يعتبر دون المعدل بالنسبة لعواصم العالم .

وباستخدام الوسائل العلمية الحديثة فى الاحصاءات والنماذج الرياضية والحساب الالكترونى للتنبؤ بحجم الحركة مستقبلا حتى عام ١٩٩٠ ، وبمراعاة :

– المتغيرات المؤثرة فى توليد الحركة .

– الحد من الهجرة الداخلية .

– توطين العمالة فى مواقع الانتاج .

– انشاء مدن جديدة حول القاهرة ذات اكتفاء ذاتى .

– انتظام حركة المرور وتنفيذ المخطط الشامل الحركة على السطح .

فانه – مع أخذ هذه الاعتبارات فى الحسبان – يتضح الآتى :

حركة النقل مستقبلا

	عام ١٩٨٠		عام ١٩٩٠	
	العدد	الزيادة ٪	العدد	الزيادة ٪
١– عدد السكان	١٠٫٠٠٠٠٠٠	٢٥٪	١٢٫٦٠٠٠٠٠	٧٠٪
٢– اجمالى عدد الرحلات اليومية	٨٫٨٠٠٠٠٠	٣٧٪	١٫٣٦٠٠٠٠	١١٣٪
٣– عدد الرحلات اليومية سيرا على الاقدام	٢٫١٠٠٠٠٠	٣١٪	٢٫٤٠٠٠٠٠	٥٠٪
٤– عدد الرحلات اليومية بوسائل النقل العام	٥٫٣٠٠٠٠٠	٣٩٪	٨٫٤٠٠٠٠٠	١٢١٪
٥– عدد الرحلات اليومية بالسيارات الخاصة والتاكسى والدراجات	١٫٤٠٠٠٠٠	٤٠٪	٢٫٨٠٠٠٠٠	١٨٠٪
٦– متوسط طول الرحلة كيلو متر .	٨	١٦٪	٨٫٢٥	١٨٪
٧– معدل الرحلات اليومى للفرد / رحلة .	٠٫٨٨	١٠٪	١٫٠٠	٢٥٪

وتشير هذه الأرقام ، الى أن مشكلة النقل العام التى تعانى منها اليوم مدينة القاهرة ستتفاقم بشكل ملحوظ فى المستقبل القريب . اذ سيبلغ حجم ركاب النقل عام ١٩٨٠ حوالى ١٣٩٪ من الحجم الحالى ، كما أنها ستصل عام ١٩٩٠ الى ٢٢١٪ من الحجم الحالى .

هذا بالاضافة الى أن حركة النقل بالسيارات الخاصة سوف تصل الى ١٤٠٪ من الحجم الحالى سنة ١٩٨٠ ، وتزيد الى ٢٨٠٪ فى عام ١٩٩٠.

وهذه البيانات تؤكد ضرورة البدء فورا فى تنفيذ المخطط الشامل للنقل بمدينة القاهرة الكبرى ، بما يتضمنه من شبكة للنقل السريع (مترو الأنفاق) والا توقفت الحركة فى العاصمة تماما .

(جـ) بدراسة حجوم النقل على مختلف المحاور ، تبين أن هناك ستة محاور تجاوزت أحجام النقل بها طاقة الوسائل السطحية ، اذ أن تدفق الحركة عليها يبلغ ما بين ٢٨٠٠٠ ، ٥٠٫٠٠٠ راكب فى الساعة . وهذه المحاور هى :

× ميدان التحرير – ميدان رمسيس – المرج .

× ميدان التحرير – حلوان .

× ميدان التحرير – ميدان العتبة – ميدان رمسيس – شبرا الخيمة .

× ميدان التحرير – بولاق الدكرور

× ميدان العتبة – شارع ٢٦ يوليو – امبابة .

× ميدان العتبة – شارع الأزهر – الدراسة .

وقد جمعت هذه المحاور الستة فى شبكة تتكون من ثلاثة خطوط للنقل السريع بمترو الأنفاق ، بيانها كالآتى :

الخط الاقليمى :

حلوان – السيدة زينب – ميدان التحرير – شارع رمسيس – ميدان رمسيس – المرج .

الخط الحضرى الأول :

شبرا الخيمة – شارع شبرا – ميدان رمسيس – شارع الجمهورية – ميدان العتبة – شارع عبد العزيز – شارع التحرير – ميدان التحرير

– عبور النيل – شارع التحرير – بولاق الدكرور .

الخط الحضرى الثانى :

امبابة – كوبرى الزمالك – شارع ٢٦ يوليو – كوبرى أبو العلا – شارع ٢٦ يوليو – ميدان العتبة – شارع الأزهر – الدراسة – شارع صلاح سالم .

ويبين الجدول التالى أقصى تدفقات على هذه المحاور :

	اقصى عدد الركاب فى الساعة فى الاتجاه الواحد		
	١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٩٠
الخط الاقليمى	٤٣٠٠٠	٤٥٠٠٠	٥١٠٠٠
الخط الحضرى الأول	٢٨٠٠٠	٣١٠٠٠	٣٥٠٠٠
الخط الحضرى الثانى	٢٠٠٠٠	٢٧٠٠٠	٢٨٠٠٠

وهكذا يتضح أن تدفق الركاب على هذه المحاور لا يمكن مواجهته الا بوسيلة نقل وحيدة هى مترو الانفاق ، كجزء من مخطط شامل لتنظيم النقل ، خصوصا وان بعض اجزائها قد جاوز حد التشبع ، وعلى سبيل المثال نجد شارع رمسيس يسير به حاليا ٢٨ خطا للأتوبيس ، علاوة على ما يقرب من ٤٠٠٠ سيارة خاصة / ساعة ، ولا يمكن – تحت اية ظروف – اضافة طاقة جديدة للنقل على هذا المحور . بل ان التخطيط العلمى يستوجب سحب بعض خطوط النقل العام ، مما لا يمكن اجرائه فى غيبة مترو الانفاق .

وتتمثل مشكلة النقل بمدينة القاهرة فى النقل العام الذى يستخدمه غالبية الشعب ، والذى يبلغ اكثر من ٨٠ ٪ من حجم النقل على مختلف الوسائل العامة والخاصة ، وبالتالى فليست المشكلة فى راكبى السيارات الخاصة .

اما بالنسبة لمساحة الشوارع المتاحة حاليا فى مدينة القاهرة ، فهى تتمشى والمعدلات العالمية ، اذ تبلغ نسبة المساحة المخصصة للشوارع ٢٧.٢ ٪ من رقعة المساحة العامة ، فى حين أن هذه النسبة على المستوى العالمى لا تزيد عن ٢٨ ٪ ، والتى لم تتحقق الا فى مدينة نيويورك . ورغم ذلك ورغم اعتماد الشعب الامريكى على السيارات الخاصة فى تنقلاته ، فقد بلغ طول شبكة مترو الانفاق بها ٣٨٥ كيلو متر .

وهذا يعنى ان الأمر لا يحتاج حاليا وحتى نهاية القرن الحالى الى شق طرق جديدة أو توسيع ما هو قائم ، أو انشاء طرق علوية لا تخدم سوى النقل بالسيارات الخاصة .

ومع الأخذ فى الاعتبار سعة الطرق وأقصى طاقة ممكنة للنقل العام فى ظل نظم مثالية لتخطيط الشوارع وتنظيم الحركة وأجهزة المرور ، فان جميع وسائل النقل العام السطحى مجتمعة سوف تكون عاجزة تماما عن مواجهة الطلب على النقل فى سنة ١٩٨٠ .

ومما سبق يتضح مدى حجم مشكلة النقل التى تعانى منها القاهرة ، والتى تتصف بالاستمرار منذ أكثر من عشرين سنة ، رغم ما نفذ من مشروعات لمواجهتها لم تشكل حلولا علمية متكاملة .

اتجاهات الحل :

ان مشروعات النقل داخل المدن لا يمكن دراستها أو تنفيذها كمشروعات فردية متفرقة ، بل يلزم دراستها فى إطار متكامل وفى نطاق مخطط شامل على مستوى المدينة . اذ أن حل المشكلة فى تقاطع معين أو فى محور محدد ، قد يؤدى الى مشاكل أخرى أكثر تفاقما فى مواقع أخرى .

وعلى هذا الاساس ، قامت وزارة النقل بالدراسات التخطيطية والفنية ، وانتهت هذه الدراسات الى وضع خطة شاملة لحل مشكلة النقل بالقاهرة الكبرى ، على الوجه التالى :

(أ) خطة قصيرة المدى :

تساهم فى ايجاد حل جزئى سريع لمشكلة النقل السطحى والنقل العام للفترة حتى عام ١٩٨٠ ، حيث يكون قد تم الانتهاء من المرحلة الأولى من الخطة طويلة المدى .

(ب) خطة طويلة المدى :

لوضع حل جذرى للمشكلة حتى عام ١٩٩٠ يبدأ تنفيذ المرحلة الأولى منها فورا لكى تساهم فى حل المشكلة ابتداء من عام ١٩٨٠ .

وتشتمل الخطة قصيرة المدى على ما يلى :

– تنظيم حركة المرور فى بعض الشوارع الرئيسية التى يستخدمها النقل ، مثل :

× التوسع فى نظام الاتجاه الواحد لبعض الشوارع الهامة مثل شارعى رمسيس والجلاء .

× تخصيص حارات معزولة للنقل العام ، سواء للترام أو الأتوبيس ، لإمكان تخفيف الضغط على الشوارع الرئيسية .

× ابعاد حركة السيارات الخاصة الطوالى عن منطقة وسط المدينة .

× اعادة تخطيط تقاطعات الشوارع الرئيسية حسب الاصول العلمية والفنية الحديثة .

– تصنيف شبكة الشوارع الحالية لكى تخدم حركة المرور بكفاءة عالية .

– إعادة تخطيط المحطات النهائية لخطوط الاتوبيس والترام ارفع كفاءتها وتوفير الأمان .

– التوسع فى استخدام الترام السريع ، فى حارات معزولة عن المحاور الرئيسية التى لا يتسنى خدمتها بخطوط الاتوبيس .

– تحديد نوعية وسائل النقل بما يتناسب مع حجم تدفق الركاب على المحاور دون ازدواج فى استخدام وسائل النقل ، بحيث يقتصر تشغيل الاتوبيس على المحاور التى لا يتعدى حجم تدفقات الركاب عليها ٦٠٠٠ راكب فى الساعة ، والترام السريع فى المحاور التى تزيد على ذلك حتى ٢٠٠٠٠ راكب فى الساعة ، وتحديد مسارات الانفاق فى المحاور التى تزيد حجم الحركة عليها عن ذلك القدر .

– تدعيم النقل العام بوحدات جديدة من سيارات الاوتوبيس المناسبة ومركبات الترام ، بدلا من المستهلك الذى تجاوز العمر الاقتصادى ، ولسد النقص فى حدود خصائص كل وسيلة .

– استخدام اشارات المرور الاوتوماتيكية التوافقية فى المحاور الرئيسية .

– تأمين حركة مرور المشاة ومنع تعارضها مع وسائل النقل ، وذلك بانشاء كبارى علوية فى الميادين والتقاطعات الرئيسية لعبور المشاة .

– تنظيم مواقف واماكن انتظار السيارات طبقا للاصول الفنية .

وتنفيذا لهذه الاقتراحات ، فقد تم اتخاذ الخطوات التالية :

× تم وضع برنامج تنفيذى لهذه المقترحات وتوزيع الاعتمادات المطلوبة على السنوات المالية المختلفة حتى عام ١٩٨٠ ، وأخطر السيد محافظ القاهرة للتنبيه ببدء التنفيذ . وقد بدأ فعلا فى الآتى :

أ) البدء فى انشاء كبارى المشاة العلوية فى ميدان رمسيس وتقاطع عرابى وتقاطع ٢٦ يوليو مع شارعى رمسيس والجلاء .

ب) التوسع فى تشغيل بعض الشوارع بنظام الاتجاه الواحد ، ويجرى حاليا اتخاذ الخطوات اللازمة ، لتشغيل شارعى رمسيس والجلاء بنظام الاتجاه الواحد بعد تمام التعديلات اللازمة فى ميدان رمسيس .

× يجرى حاليا تنفيذ مشروع الاشارات الاتوماتيكية التوافقية لكى تعمل بنظام الموجة الخضراء ، وبناء مركز رئيسى للتحكم فى هذه الاشارات بمعروف . وينتظر الانتهاء من أغلبه فى نهاية العام الحالى .

× تم اعتماد ٣,٥ مليون جنيه فى ميزانية عام ١٩٧٦ لمد خطوط ترام فى اطار المخطط الشامل ، ويجرى اتخاذ الخطوات التنفيذية وهى:

أ) مد خط ترام لربط شبرا المظلات مع الاميرية .

ب) مد خط الترام فى شارع جسر البحر الأعظم لربط روض الفرج بشبرا المظلات .

جـ) مد الترام بشارع احمد حلمى لربط شبرا الخيمة بميدان رمسيس .

د) مد الترام بين ميدان زين العابدين وميدان جامع عمرو بن العاص بمصر القديمة .

هـ) مد الترام بشارع السودان بمدينة الأوقاف بالجيزة ما بين امبابة والمنيب .

و) ربط الجيزة بخط ترام فيما بين محطة الجيزة وميدان زين العابدين .

وذلك علاوة على ما تقوم به أجهزة المرور من زيادة الانضباط فى نظم المرور .

وتشتمل الخطة طويلة المدى على ثلاث مراحل :

المرحلة الأولى : ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٠ وتتضمن :

– ربط خطى سكة حديد حلوان والمرج بنفق ارضى بطول ٣.٨ كم يسير تحت شارع رمسيس ويمر بميدان التحرير ، مع كهربة خط المرج وتطوير اجهزة تشغيل الخطين ليعملا معا كخط نقل كهربائى سريع بطول ٤٢ كم ، يسير من الجنوب الى الشمال الشرقى .

وتبلغ تكاليف هذه المرحلة حسب اسعار عام ١٩٧٥ نحو ٩٤ مليون جنيه ، منها ٧١.٢ مليون جنيه بالنقد الأجنبى .

المرحلة الثانية : ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٨٥ وتتضمن ما يلى :

– مد خط مترو الانفاق رقم ١ فيما بين شبرا الخيمة وبولاق الدكرور، مارا بميادين رمسيس والعتبة والتحرير بطول ١٣ كم ، وتبلغ تكاليفه حسب اسعار عام ١٩٧٥ نحو ١٤٢ مليون جنيه ، منها ٦٧ مليون جنيه بالعملات الاجنبية .

– اتمام تزويد الخط الاقليمى بالوحدات المتحركة اللازمة لمجابهة الازدياد فى الحركة . وتبلغ الاعتمادات اللازمة لذلك ٥٥ مليون جنيه ، منها ٤٥ مليون جنيه بالعملات الاجنبية .

المرحلة الثالثة : ويتم تنفيذها حتى عام ١٩٩٠ وتتضمن ما يلى :

– انشاء خط مترو الانفاق رقم ٢ ليربط الدراسة وامبابه بالعتبة وشارع ٢٦ يوليو وعابرا للنيل عند كوبرى ابو العلا الجديد بطول ٨.٥ كم ، على أن يكون امتداده مستقبلا بعد عام ١٩٩٠ فى اتجاه مدينة نصر ومصر الجديدة . وتبلغ تكاليفه حسب اسعار عام ١٩٧٥ نحو ٩٥ مليون جنيه ، منها ٤٣ مليون جنيه بالعملات الاجنبية .

– استكمال تزويد الخط الاقليمى بالوحدات الباقية . وتبلغ التكاليف اللازمة لذلك ٥٠ مليون جنيه منها ٤٣ مليون جنيه ، بالعملات الاجنبية .

وبتنفيذ هذه المراحل الثلاث ، يكون قد تم انشاء ٢٥.٥ كيلو متر من شبكة مترو الانفاق ، و ٣٧ كيلو متر من خطوط النقل السريع بالسكك الحديدية . كما سيبلغ طول شبكة الترام ذات الخطوط المزدوجة عندئذ ١١٠ كيلو متر ، ويكون قد تم تدعيم مرفق الأوتوبيس ، وبذلك تختفى نهائيا مشكلة النقل العام بالقاهرة الكبرى .

ومما تقدم يتضح الآتى :

– ان حل مشكلة النقل العام فى مدينة القاهرة الكبرى ينبغى أن يتم فى إطار مخطط شامل وليس بمشروعات جزئية ، قد تؤدى الى تفاقم المشكلة .

– أن دراسة النقل على مستوى القاهرة الكبرى قد تمت بمعرفة بيت من بيوت الخبرة العالمية المتخصصة ، واستخدمت فيها كافة الأساليب التكنولوجية الحديثة . وقد انتهت إلى وضع مخطط شامل للنقل يتضمن النقل السطحى وشبكاته ومترو الانفاق وتنظيم الحركة وتصنيف الشوارع . وقد تمت مراجعة المخطط الشامل الذى أعده بيت الخبرة بمعرفة المتخصصين بوزارة النقل والجامعات وغيرهما وثبتت جدواه الفنية ، واعتمد على اساس انه الحل الأمثل .

– ان حساب العائد الاقتصادى للمشروع قد تضمن تخطيط عدد من شبكات النقل ، تشمل مسارات مختلفة لمترو الانفاق مرتبطة بخطط متكاملة للنقل السطحى . وباختيار هذه الشبكات من حيث الطاقة والتكاليف ، تبين أن الشبكة المقترحة هى أفضل الشبكات لحل مشكلة النقل فى مدينة القاهرة الكبرى .

– للتحقق من جدوى المشروع من الناحية الاقتصادية ، فقد تم تحليل

المنافع والتكاليف لشبكة النقل المقترحة بمقارنتها مع شبكة أخرى لا تشتمل على مترو الانفاق ، وان كانت لا تصل فى كفايتها الفنية لمقدرة شبكة النقل المقترحة ، وثبت ان العائد الاقتصادى يتراوح ما بين ٧.٤٪ – ١٣.٤ ٪ ، ويعتبر هذا العائد مقبولا بالنسبة للاستثمار فى النقل العام .

– ان حجم الطلب على النقل العام بمدينة القاهرة الكبرى سيصل الى ٥.٣ مليون رحلة يوميا فى عام ١٩٨٠ ، وستتزايد الى ٨.٤ مليون رحلة يوميا فى عام ١٩٩٠ . وهذه التقديرات حسبت على اساس الحد من الهجرة الداخلية ، وتوطين العمال فى مواقع الانتاج ، وانشاء مدن جديدة حول القاهرة ذات اكتفاء ذاتى .

وهذا أمر لا يمكن مواجهته بوسائل النقل السطحى ، ولذلك يتحتم البدء فورا فى تنفيذ المخطط الشامل للنقل بمدينة القاهرة ، بما يتضمنه من شبكات لوسائل النقل السطحى ومترو الانفاق ، وإلا توقفت الحركة فى العاصمة تماما ، مما تترتب عليه آثار بعيدة المدى .

– أن جميع التصميمات والمواصفات الهندسية والشروط العامة والخاصة اللازمة لتنفيذ الخط الاقليمى الذى يربط حلوان بالمرج ، قد تمت وفق احدث النظريات الهندسية فى التصميم والتنفيذ ، واخذت فى الاعتبار الظروف المحلية وطبيعة التربة وتكوينها ، وحالة جميع المنشآت التى قد تتأثر من تنفيذ المشروع .

مدى صلاحية الطرق العلوية كحل بديل للمشكلة :

ان الخطة الشاملة للنقل فى مدينة القاهرة – التى أعدهـا بيت الخبرة « سوفريتو » – تعتبر كلا لا يتجزأ وهى متكاملة ومترابطة . وتدور حول محور أساسى قوى ذى كفاية عالية هو شبكة مترو الانفاق ، تعاونه شبكات من الترام والأتوبيس ، تعتبر اجزاء مكملة للخطط الشاملـة .

ان حالة التوقف أو الشلل لم تصب القاهرة بعد ، وذلك لسبب اساسى هو أن نسبة ملكية السيارات الخاصة بها منخفضة جدا ، اذ تبلغ حوالى ٢٤ سيارة لكل الف نسمة ، ولكن هذا المعدل فى طريقه الى التزايد . واذا لم يبدأ من الآن انشاء شبكة مترو الانفاق لتتم خلال عشر سنوات على الاكثر ، فمن المؤكد انه سيحدث هذا التوقف فى المدينة حتما .

فالتدهور فى وسائل النقل وفى الحركة وإن كان واضحا فى القاهرة ، الا أنه لم يصل بعد الى النقطة الحرجة ، وبالتالى يتحتم اتخاذ الاجراءات الفورية وتوجيه العناية الفائقة الى مواجهته ، حتى لا تتفاقم الحالة فى المستقبل .

هل هناك حل بديل ؟

يقترح البعض – كحل للمشكلة – إقامة طرق علوية فوق الشوارع ، مظنة تخفيف العبء عنها ، سواء بنقل حركة السيارات الخاصة الى الطرق العلوية . وتخصيص الشوارع للنقل العام ، أو حركة النقل العام الى الطرق العلوية وتخصيص الشوارع للسيارات الخاصة .

الا أن هذا الحل – وان كان يبدو مناسبا – الا أنه فى الحقيقة غير واقعى ويترك آثارا على مدينة القاهرة ، يستحيل مواجهتها أو التغلب عليها فى المستقبل .

فهو غير واقعى لصعوبات هندسية ، هى :

أولا : ان الطريق العلوى يقوم على أعمدة تشغل مساحة من الشوارع ويقلل من كفاءتها ، وتجعل من المتعذر استخدام الشوارع خصوصا فى الطرق الضيقة والمتوسطة .

ثانيا : من الطبيعى ان الطريق العلوى سيرتبط بالشارع ، وبالتالى سيكون هناك عدد كبير من نقاط التبادل بين الطريقين ، هذه النقاط تحتاج الى مساحات كبيرة ، وانشاؤها يتطلب ازالة قدر كبير من المساكن . فضلا عن أن هذه المخارج ستختلط الحركة بها فى حيز صغير ، مما يترتب عليه حدوث تراكم واختناقات ، وبذلك لا تكون الطرق العلوية وسيلة فعالة لحل المشكلة ، بل ستؤدى الى نقل المشكلة الى مواقع جديدة .

هل هذا الحل فى صالح الجماهير ؟

إن فرضنا جدلا أن الصعوبات الهندسية السابق الاشارة اليها أمكن التغلب عليها ، فمن الواضح ان الاستثمار سيكون لصالح راكبى السيارات الخاصة فى المقام الأول ، وليس فى صالح جماهير الشعب التى تعانى يوميا خلال انتقالاتها . علما بأن مالكى السيارات الخاصة فى القاهرة لا يمثلون الآن ٥ . ١ ٪ على الاكثر من السكان ، وعلى أحسن الافتراضات لن يزيدوا على ٣ ٪ فى عام ١٩٩٠ ، بينما ٨٠ ٪ من الرحلات اليومية تتم بمعرفة سواد الشعب بوسائل النقل العام .

وعلى ذلك فان تغليب الناحية الاجتماعية فى سياسة النقل ، يتطلب التركيز على خدمة النقل العام باعتباره وسيلة الجماهير فى الانتقال .

وبالتالى فانه من الافضل الاهتمام بالحلول التى ثبت نجاحها فى معظم دول العالم ، مثل الترام ومترو الانفاق ، باعتبارهما من الوسائل التى تخدم النقل العام .

آثار هذا الحل :

– ان الطرق العلوية تشغل حيزا كبيرا من الشارع ، مما يقلل من سعته كثيرا ، خصوصا عند المحطات حين يتطلب الأمر انشاء سلالم للوصول للمحطات . علاوة على تدبير اماكن خاصة بالخدمات المطلوبة للمحطات ، مثل حجرات بيع التذاكر وادارة المحطة وخدماتها المختلفة – مما لا يتسير تدبيره الا فى شوارع ذات عرض لا يقل عن ٤٠ مترا .

– ان الانشاءات المرتفعة للكبارى – والتى تصل الى حوالى ستة امتار فوق منسوب الشارع – تتسبب فى ازعاج سكان المبانى المجاورة، خصوصا فى مدينة كالقاهرة التى يتميز سكانها بعادات وتقاليد خاصة، فضلا عن حاجتها الى مساحات كبيرة لعمل المداخل والمخارج ، مما يترتب عليه هدم وازالة مساكن كثيرة .

– ان تقاطع مسارين علويين يعتبر من الانشاءات الضخمة التى تتطلب تدبير مسافات طويلة لإمكان الوصول بالانحدارات إلى الحد المطلوب ، علاوة على حجب الرؤية – مما يؤثر تأثيرا مباشرا على حركة المرور بالشارع .

– ان الطرق العلوية لابد وأن تتبع مسار الشارع نفسه ، ولذلك فإن انشاءها يحتاج الى استخدام منحنيات صغيرة ، مما يقلل من السرعة وبالتالى يقلل من كفاءة النقل ، ولا يمكن الوصول به لنفس حجم النقل بالانفاق وهو ٦٠ الف راكب / ساعة .

– ان الطرق العلوية تؤثر تأثيرا مباشرا على الانسان والبيئة المحيطة به . فهى مصدر لاثاره الغبار واحداث الضوضاء الى حد الازعاج . وتتوقف شدة هذه الضوضاء على فترة توالى القطارات . فاذا علمنا انها ستكون دقيقتين لكل اتجاه فان ذلك يعنى ازعاجا مستمرا للسكان.

– الشكل الجمالى للمدينة سوف يتأثر تأثيرا كبيرا نتيجة لهذه الانشاءات الضخمة القاطعة لخط الرؤية ، وكذلك القيم الجمالية للانسان ستتدهور امام الغابات الخرسانية الكثيفة .

– قد يتبادر الى الذهن ان تكاليف إنشاء الطرق العلوية أقل كثيرا من تكاليف انشاء الانفاق ، وهذا أمر مبالغ فيه . اذ أن ارتفاع تكاليف مترو الانفاق يكمن – بصفة اساسية – فى الاستثمارات اللازمة لشراء الوحدات المتحركة ، وهذا أمر تشترك فيه الانفاق والطرق العلوية طالما انها ستستخدم كوسيلة للنقل العام السريع .

أما الفترة الزمنية اللازمة للانشاء ، فانها لا تزيد اطلاقا عن تلك التى يتم فيها انشاء الكبارى العلوية .

بالاضافة الى ماسبق ، فان الحل الجذرى للمشكلة لا يتم الا بحل مشكلة النقل العام ، وان شوارع القاهرة على سعتها المتمشية مع المعدلات العالمية لا تكفى سوى لانشاء شبكة ترام سطحية لا تزيد على ١١٠ كيلو متر علاوة على عدم امكان تسيير اكثر من ٢٠٠٠ أوتوبيس . وهذه الوسائل غير كافية على أحسن الفروض لمجابهة حجم الحركة المتوقع عام ١٩٨٠ ، وان الاستمرار فى التردد بدلا من الاقدام على تنفيذ شبكة الانفاق – بحجة ارتفاع التكاليف أو طول الفترة الزمنية أو

ارتباك الحركة اثناء التنفيذ - ما هو الا تأجيل - وتضخيم للمشكلة ، اذ لم يحدث حتى الآن فى أى مدينة كبيرة أن حلت مشكلة النقل بها دون انشاء شبكة لمترو الانفاق .

ولعل أوضح مثال لذلك : مدينة نيويورك . فهى رغم شوارعها المتسعة جدا والتى تتعدى المعدلات العالمية بكثير ، ورغم اعتماد سكانها على الانتقال بالسيارات الخاصة - فاننا نجد أنه قد تم انشاء ٣٨٥ كيلو متر من الأنفاق بها .

ومن ذلك يتضح ان الحل الوحيدة لمواجهة مشكلة نقل الركاب فى القاهرة ، يرتكز على انشاء شبكة مترو الانفاق ، وهو أمر حتمى يجب ان يبدأ فورا .

خاتمة :

من كل ما سبق ، يتضح الآتى :

- ان مشكلة نقل الركاب بمدينة القاهرة الكبرى ، هى مشكلة النقل العام وليست مشكلة النقل الخاص .

- ان وسائل النقل العام السطحية تعجز عن مواجهة المشكلة حالا ومستقبلا ، مهما انفق عليها من استثمارات .

- ان الدراسات العلمية لجذور المشكلة قد تمت بمعرفة بيت من بيوت الخبرة العالمية المتخصصة ، والحلول المقترحة ليست عفوية ولكنها خطة متكاملة ومدروسة .

- ان الخطة الشاملة للنقل لمدينة القاهرة الكبرى ، هى المشروع الوحيد فى خطة وزارة النقل الذى تمت دراسة جدواه الفنية والهندسية والاقتصادية بل هو من المشروعات القليلة على مستوى الدولة التى أجريت لها هذه الدراسات .

- ان كافة الدراسات الهندسية والتصميمية والمواصفات الفنية والشروط العامة والخاصة اللازمة لتنفيذ الخط الاقليمى - الذى يربط ما بين حلوان والمرج - قد تمت ، وجاهزة للبدء فى التنفيذ .

- ان استبعاد مشروع مترو الانفاق من القوائم دون دراسة جدوى المشروعات وأولوياتها ، سيترتب عليه تدهور فى النقل يعرض القاهرة للشلل التام .

- ان تنفيذ المشروع حتمى ولا بديل له ، وتأجيله يترتب عليه زيادة التكاليف فى المستقبل .

- ان اتخاذ القرار بشأن هذا المشروع يجب الا يتم بمعزل عن آثاره السياسية والاجتماعية والاقتصادية ، وبما له من نتائج تاريخية على مستقبل مدينة القاهرة .

مشكلات الطيران المدنى والنقل الجوى

يعتبر الطيران المدنى من أسرع وسائل الانتقال فى هذا العصر الذى صار الزمن فيه يشغل أهمية قصوى بالنسبة للمعاملات والعلاقات ، سواء بين الأفراد أو بين الدول . ولهذا فقد تزايدت حركة النقل الجوى فى السنوات الأخيرة بشكل ملحوظ ، مما دعا معظم الدول الى الاهتمام بتطوير صناعة النقل الجوى ودعمها بأفضل العناصر البشرية وأحدث الأجهزة ، لإقامة بنية سليمة تكفل سلامة الحركة الجوية ، وتدعيم القدرة على أداء كافة الخدمات التى تتطلبها عمليات النقل فى يسر وسهولة .

وتقديرا لأهمية الطيران بالنسبة لمصر التى تتميز عن غيرها من الدول بموقعها الجغرافى فى منطقة الشرق الأوسط ، فضلا عن أنها نقطة التقاء حضارى بين جميع دول العالم ، فقد أولى المجلس القومى

للانتاج والشئون الاقتصادية اهتمامه بدراسة وسائل تطوير النقل الجوى ، بما يمكنه من ملاحقة التقدم الذى أحرزته الدول الأخرى فى هذا الميدان .

وبمتابعة مدى التطور فى حركة الطيران المدنى فى عام ١٩٧٦ مقارنا بعام ١٩٧٥ ، تبين ما يلى :

السنة	عدد الركاب			البضاعة المنقولة بالطن	
	وصول	رحيل	عبور	وصول	رحيل
١٩٧٦	١ر٥٠٨ر٧٠٠	١ر٦٨٥ر٧٠٠	١٧٩ر١٠٠	١٥ر٧٦٧ر٥٠٠	١٢ر٩٨٦ر٧٧٠
١٩٧٥	١ر٣٦٢ر٧٠٠	١ر٢٩٢ر٥٠٠	١٥٧ر٦٠٠	١٢ر٥٦٥ر٥٠٠	١٢ر٦٢٧ر٤٠٠
النسبة المئوية	+ ١٩ر٥ ٪	+ ٣٠ر٤ ٪	+ ١٣ر٧ ٪	+ ٢٥ر٤ ٪	+ ١٠ر٧ ٪

ويتضح من هذا البيان ، ان هناك زيادة ملموسة فى حركة النقل الجوى سواء بالنسبة للركاب أو البضائع ، ومن المتوقع ان تتزايد هذه الحركة سنة بعد أخرى .

فاذا أخذ فى الاعتبار ان قدرة مطار القاهرة الدولى بعد تطويره الأخير تستوعب حوالى ٥ مليون راكب سنويا ، والمتوقع ان يزداد عدد الركاب فى عام ١٩٨٠ ليصل الى ٩ مليون راكب سنويا ، فان المطار بوضعه الحالى لن يكون وافيا باغراض النقل بالطائرات فى السنوات المقبلة ، الى جانب أن المخازن الحالية ليست كافية لمواجهة عمليات نقل البضائع بالطائرات ، وتزايد حجم هذه البضائع فى المستقبل سوف يضاعف من حجم هذه المشكلة .

كل هذا يفرض وضع خطة متكاملة تنفذ مرحليا لتطوير البنية الأساسية للعمليات الجوية ، بما يجعلها قادرة على مواكبة النشاط المتزايد لحركة النقد الجوى . ويتطلب ذلك ما يلى :

– اجراء مسح شامل للجمهورية ، لمعرفة متطلبات المناطق المختلفة من النقل الجوى .

– وضع تخطيط متكامل للمطارات الواجب انشاؤها ونوعياتها على ضوء هذه المتطلبات ، ودراسة احتياجات كل مطار وفقا للغرض الذى أنشئ من أجله ، وتجهيزه بكافة المنشآت والمعدات الفنية واللاسلكية المناسبة لنوعية الحركة .

– تزويد الطرق الجوية داخل الجمهورية بأحدث الأجهزة اللاسلكية والالكترونية لتحقيق سلامة الحركة الجوية .

على أن وضع هذه الخطة يستلزم دراسة وتقييم الأوضاع والمشاكل الحالية والعمل على ازالتها ، حتى لا تقف امام التنفيذ عوائق تحول دون تحقيق الأهداف المرجوة .

وعلى ذلك ناقش المجلس الوضع الراهن على ضوء الدراسات التى انتهت اليها شعبة النقل والمواصلات ، وتبين له انه من العوامل التى أدت إلى إضعاف إمكانات التقدم والتطور ما يلى :

– عدم كفاية الاعتمادات المالية اللازمة لدعم الامكانات المادية للمرفق .

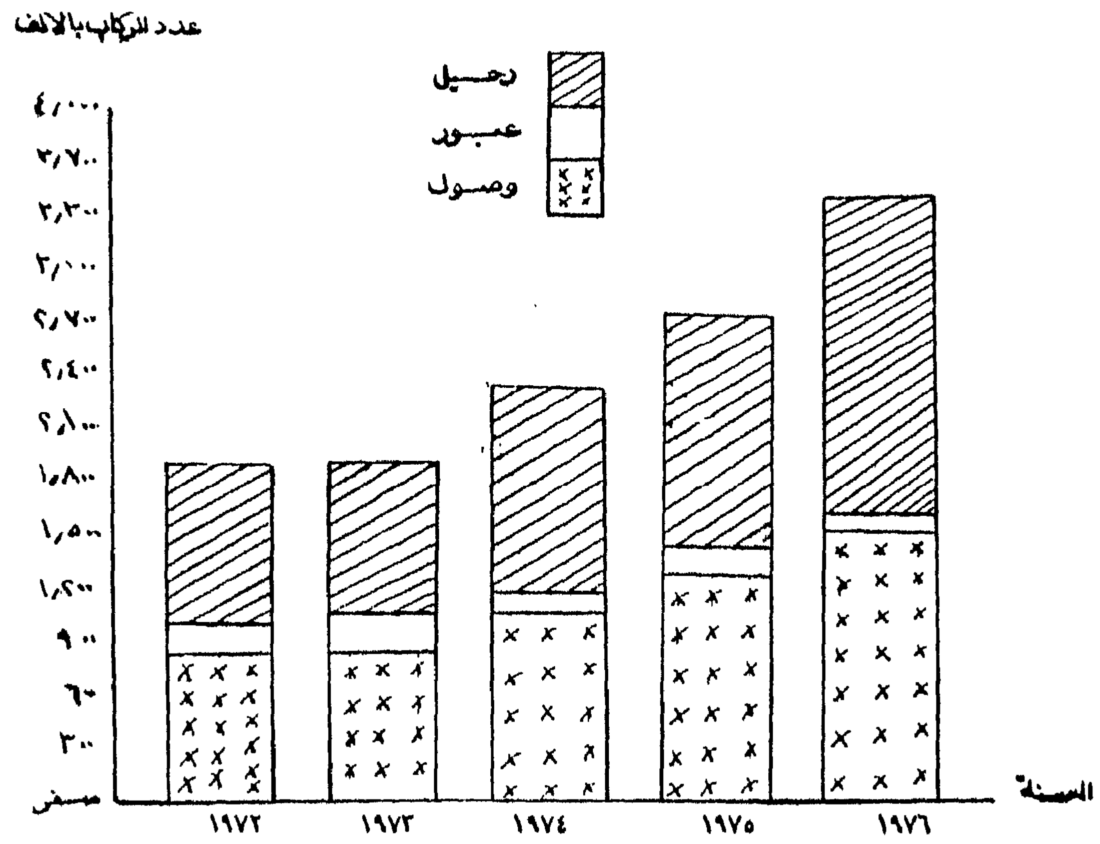
– عدم استقرار الأوضاع التنظيمية للمرفق وتعرضه لهزات متتالية .

– عدم امداد الوحدات الفنية للمرفق بقيادة على درجة عالية من الكفاءة والخبرة والتخصص .

– عدم وفاء قطاع البناء والتشييد بالتزاماته فى الوقت المحدد . وعلى سبيل المثال ، تراخى هذا القطاع فى اقامة منشآت مطار القاهرة وورش وحظائر مصر للطيران لأكثر من أربع سنوات .

الى جانب ذلك ، فان مسئوليات النقل الجوى موزعة على عدد من الأجهزة وهى :

تطــور حركــة الطيران المــدني
وصــول ، عبــور ، رحيــل
خلال أعــوام ٧٢ – ١٩٧٦



× وزارة الطيران المدنى .

× الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى .

× الهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى .

× المعهد القومى للتدريب .

× مؤسسة مصر للطيران .

× الهيئة العامة للارصاد الجوية .

وقد نتج عن كل ما تقدم :

– تداخل الاختصاصات وعدم وضوح العلاقة بينها ، خاصة بين الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى والهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى.

– تفتيت المرفق على عدد من الهيئات المستقلة مما ضاعف من الأعباء المالية ، كما أدى الى زيادة العمالة غير الفنية ، فى الوقت الذى تعانى فيه هذه الأجهزة من نقص فى العمالة الفنية .

– تعدد الجهات الحكومية داخل الهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى وتمسكها بسلطاتها واختصاصاتها وافتقاد التنسيق بينها .

– تركيز وزارة الطيران المدنى على الجانب الادارى دون الجانب الفنى لنقص الخبرات الفنية بها .

– ضعف الامكانات المادية ، خاصة فى المعهد القومى للتدريب ، والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، والهيئة العامة لمطار القاهرة الدولى ، والهيئة العامة للارصاد الجوية .

– كثرة التغييرات فى الادارة العليا لمؤسسة مصر للطيران وتقييدها بقوانين العاملين بالقطاع العام ، مما حد من قدرتها على الصمود أمام التنافس العالمى فى هذا المجال .

كذلك فان السياحة تواجه ببعض الصعوبات من النقل الجوى ، ومن ابرز هذه الصعوبات ما يلى :

– تقييد الطيران العارض (التشارتر) بضرورة الحصول على موافقة مصر للطيران قبل التصريح بحق الهبوط . فى حين أن معظم الدول تسمح بهذا الطيران دون أى قيود ، حتى تقلل من سعر بيع الرحلة قدر الامكان ، فيزداد – تبعا لذلك – عدد السائحين .

– عدم انتظام مواعيد قيام ووصول رحلات طائرات مصر للطيران بصفة عامة والرحلات الخارجية بصفة خاصة ، مما أدى الى الارتباك فى تنفيذ البرامج السياحية المعدة للسائحين ، وعدم استطاعة الافواج الاستفادة من الخدمات المعدة لهم اثناء زيارة الوجه القبلى .

– عدم الاهتمام بتدريب العاملين بمجموعات الخدمة الأرضية للركاب، سواء بالقاهرة أو بالمحطات الخارجية ، فأغلبهم لا يجيد اللغات الأجنبية ولا يهتم بمظهره ولا بحسن المعاملة مع الركاب .

التوصيات

على ضوء ما تقدم ، وما قامت به الشعبة المختصة من دراسات ، وما دارفى المجلس من مناقشات – انتهى المجلس الى التوصيات التالية :

* انشاء مجلس أعلى للطيران المدنى والنقل الجوى ، يشكل من رؤساء مجالس ادارات الهيئات والشركات العاملة فى قطاع الطيران ، وممثلين عن وزارات التخطيط والمالية والنقل والسياحة والداخلية فى مستوى وكيل وزارة على الأقل ، واعضاء متفرغين من ذوى الخبرة فى مجال الطيران المدنى .

ويختص هذا المجلس – على وجه التحديد – بالتخطيط لسياسات الطيران المدنى والنقل الجوى ، بحيث تتناول هذه السياسات المطارات الواجب انشاؤها ونوعياتها والمسارات الجوية والمساعدات الملاحية والتحكمية المتطورة ووسائل النقل الجوى والخطوط الجوية والعلاقات الثنائية والدولية وسياسات الشركات الوطنية . مع الاهتمام باجراء الدراسات اللازمة لذلك ، وتجميع المعلومات الفنية ، ومتابعة التطور العالمى فى هذا المجال .

* اعادة النظر فى تشكيل واختصاصات الجهاز المشرف على الطيران المدنى – سواء كانت الوزارة ام استحداث جهاز خاص – بما يتفق مع طبيعة عمله فى التخطيط والمتابعة والتنسيق بين جميع الوحدات

العاملة فى خدمة قطاع النقل الجوى والطيران المدنى فى مصر .

* اعادة النظر فى العلاقة الحالية بين الهيئة العامة للطيران المدنى والهيئة العامة لميناء القاهرة الجوى بما يحقق السلامة للحركة الجوية فى مطار القاهرة الدولى ، وبما يوفر الخدمات الفنية والعامة للركاب والطائرات الزائرة .

* العمل على تنسيق وتنظيم العلاقة بين قطاع السياحة وقطاع النقل الجوى ، سواء من ناحية ايجاد الخطوط المنتظمة للنقل الخارجى والداخلى ، أو من ناحية تنظيم هبوط الطيران العارض – بما يكفل سهولة انتقال السياح ويشجع على زيادة تدفقهم إلى مصر .

* ضرورة اعفاء الاجهزة العاملة فى قطاعات الطيران المدنى من الالتزام بالقيود المقررة فى قوانين العاملين واللوائح المالية والادارية ، مع افساح المجال امامها للتصرف فى شئونها الوظيفية والمالية والادارية وفقا لقواعد خاصة تتلاءم مع طبيعة عملها .

* العمل على ازالة كافة المعوقات وتطوير الأساليب المستخدمة وتصميم الخدمات والمرافق داخل مطار القاهرة الدولى ، بما يهيئ الاداء الأمثل لخدمة الركاب والمتعاملين . مع ضرورة توحيد الرئاسة الادارية للمطار بما يكفل التنسيق بين الأجهزة المختلفة العاملة داخل المطار .

* وضع تخطيط متكامل للمطارات واحتياجاتها الفنية من التجهيزات والفنيين بما يحقق :

– ملاحقة الزيادة فى حركة السياحة والحركة الخارجية والداخلية للنقل الجوى العام والخاص .

– مسايرة التطور فى طرازات الطائرات المستخدمة على الخطوط وفى أجهزة الاضاءة والملاحة الجوية ، ورفع مستوى الخدمة بها .

* ضرورة العمل على اقامة مجمع متطور للبضائع ، يتناسب مع زيادة حركة البضائع الواردة والصادرة .

* اعادة النظر فى سياسة التدريب واعداد الفنيين لمختلف فروع الطيران . مع ضرورة التنسيق بين المعهد القومى للتدريب وبين الأجهزة الأخرى العاملة فى هذا المجال ، لتحديد احتياجاتها التدريبية ، وإعداد البرامج المناسبة لها – بما يكفل فاعليتها فى تلبية هذه الاحتياجات .

ملحق

المشكلات

التى تواجه قطاع الطيران المدنى

من ابرز المشكلات التى تواجه قطاع الطيران المدنى فى جمهورية مصر العربية ما يلى :

أولا: تفتيت مرفق الطيران المدنى وتقسيمه الى هيئات مستقلة :

كان مرفق الطيران المدنى فى جمهورية مصر العربية قاصرا على مصلحة الطيران المدنى منذ سنة ١٩٣٩ كجهة وحيدة مسئولة عن تأمين سلامة الطيران المدنى ، وادارة المطارات جميعها بالجمهورية ، وتدريب العاملين الفنيين ليصيروا مؤهلين للنهوض بعبء هذه المسئولية على احسن وجه . بالاضافة الى عقد الاتفاقيات الثنائية فى النقل الجوى ، واصدار اجازات الطيارين المدنيين والمهندسين الجويين واختيارهم .

ولكن بمناسبة تعيين أول وزير دولة لشئون الطيران المدنى ، تم تخصيص وزارة للطيران . وسعيا وراء التوسع فى العمالة دون النظر الى الصالح العام ، والعمل على توسيع القاعدة التى ترتكز عليها مبررات انشاء وزارة – صدرت القرارات الجمهورية أرقام ٢٩٣١ لسنة ١٩٧١ بانشاء الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، و٢٩٣٣ لسنة ١٩٧١ بانشاء هيئة ميناء القاهرة الجوى ، و٢٩٣٥ لسنة ١٩٧١ بانشاء هيئة التدريب على اعمال الطيران المدنى .

المشاكل الناجمة عن ذلك :

– تنازع الاختصاص بين تلك الجهات :

وخاصة بين الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، وهيئة ميناء القاهرة امام عدم صراحة النصوص والاختلاف فى تفسيرها . فعلى سبيل المثال :

- لو اقتضت الظروف اقامة مبنى على حدود ميناء القاهرة الجوى وهدد ارتفاعه اقلاع وهبوط الطائرات بالميناء ، فأى الهيئتين تكون مختصة بالنظر ، حيث يمكن القول بأن ذلك يدخل فى اختصاص كل منهما .

- لو ان شركة طيران خالفت قواعد المرور الجوى على أرض ميناء القاهرة الجوى وأدى ذلك الى وقوع حادثة ، فأى الهيئتين تختص باتخاذ الاجراءات ضد الشركة ، وايهما تقوم الشركة برفع دعواها ضدها للتعويض مثلا اذا توافرت اركانه .

- لو أن التيار الكهربائى على الممر المضاء ليلا انقطع فجأة اثناء هبوط إحدى الطائرات ، فوقع لها حادث من جراء ذلك لعدم تشغيل محطة الكهرباء الاحتياطية فى موعدها القانونى خلال ٧ ثوان . فما هى الهيئة المسئولة عن ذلك ؟ (الهيئة التى تعطى تعليمات النزول على الممر غير الهيئة المسئولة عن التيار الكهربائى) .

- لو أن طائرة ارتطمت بمخلفات موجودة على الممر المستعمل ، أو بحيوان تسلل من السور ، فأى الهيئتين مختصة ، ومن هو المسئول ، وهل هى مسئولية من ينظف الممر (هيئة الميناء) ، أم من يقوم بتشغيله (هيئة الطيران المدنى) .

هذا وبصفة عامة فانه يصعب تحديد الهيئة المسئولة عن التخطيط وتطوير ميناء القاهرة وامكاناته ومساعداته الملاحية .

- أما من جهة التنسيق فى مجال التدريب ، فتكفى الاشارة الى أنه من غير المعقول ألا يكون للجهة المسئولة عن اصدار اجازات الطيران ، طبقا للمستوى الدولى ، والذى تلزمنا به معاهدة الطيران المدنى الدولية (هيئة الطيران المدنى) - اية سلطة اشرافية على مراكز التدريب المسئولة عن تنظيم الفرق الدراسية لهذه الاجازات ، لتبعيتها لهيئة مستقلة فى نفس مستوى هيئة الطيران المدنى ، وهى هيئة المعهد القومى للتدريب . هذا ، وفى الوقت الذى تعتبر فيه سلطة الطيران المدنى مسئولة بالكامل عن مستوى الأفراد حاملى الاجازات والمحافظة عليه ، كذلك فهى مسئولة عن تدريب العاملين بها ورفع كفاءتهم طبقا لخطط تطويرهـا .

- مضاعفة الاعباء المالية :

وكان من جراء الفصل لتلك الهيئات ، أن اصبحت لها هياكل تنظمية مستقلة ذات موازنات خاصة لكل منها بأبوابها الأربعة المعروفة ، وسعت كل جهة الى رفع ميزانيتها - مما حمل الميزانية العامة للدولة اعباء كانت فى غنى عنها ، فامتلأت بالعمالة الزائدة والمناصب والوظائف المتعددة .

كما اصبحت كل جهة تباشر اجراءات تعاقداتها ومشترياتها ومشروعاتها مستقلة عن الأخرى ، مما أدى الى اختلاف المعاملات المالية وعدم توحيد المشتريات للاجهزة العاملة فى مجال واحد وفى مكان واحد، وعدم توافر التنسيق بين نوعية الاجهزة المطلوبة بين الجهتين .

وبالرجوع الى اعتمادات الباب الثانى والثالث لمصلحة الطيران سنة ١٩٧١/٧٠، نجدها ٦٩٨٣٠٠ ، ١,٠٠٠,٠٠٠ أى ١,٦٩٨,٣٠٠ جنيه . بينما اصبحت ميزانية ١٩٧٦ لهيئة الطيران المدنى للثانى ٥٨٢٠٠٠ ، والثالث ٢٠١٢٠٠٠ بمجموع (٢,٥٩٤٠٠٠) ولهيئة الميناء ٨٣٣٠٠٠ الباب الثانى ، ٢٠١٢٠٠٠ للباب الثالث بمجموع ٢٨٤٥٠٠٠ جنيه مصرى .

أى زادت ميزانية الباب الثانى والثالث من ١٦٩٨٣٠٠٠ لمرفق الطيران أى إلى ٥٤٣٩٠٠٠ خاصة بالهيئتين فقط ، وهذا يوضح مدى العبء الذى وقع على عاتق الخزانة العامة للدولة من اجراء انشاء هيئات جديدة فى مجال الطيران المدنى .

ومما يدخل ضمن اسباب مضاعفة الاعباء المالية ، ما يحدث نتيجة هذا الاستقلال التام بين الهيئات الثلاث ، من ازدواج وتكرار لبعض الخدمات والمرافق والمشروعات والتى تخطط لها كل هيئة على حدة طبقا لاحتياجاتها . ويدخل ضمن هذه مشروعات السنترالات التليفونية ومحطات الكهرباء الاحتياطية وأجهزة التدريب الميدانى وغير ذلك ، مما ينطوى تحت أهداف الهيئات الثلاث فى وقت واحد .

- عدم حاجة العمل الى انشاء هيئات متعددة فى مرفق الطيران المدنى :

ان حجم نشاط الطيران المدنى لجمهورية مصر العربية وطبقا لتقديرنا المبنى على أساس علمى ، والمستمد من النمو الطبيعى لحركة الطيران المدنى والنقل الجوى خلال السنوات العشر القادمة - مازال فى الحدود العادية ، والتى يمكن لهيئة واحدة هى الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى الاضطلاع بعبئها دون حاجة الى انشاء العديد من الهيئات العامة لذات الغرض ، مما أضعف التنسيق بين المسئولين عن أهداف واحدة .

ثانيا : تقييد السلطات الرقابية الممنوحة للهيئة المصرية العامة للطيران المدنى على شركة مصر للطيران :

نظرا لان التنظيم الادارى الحالى يقضى بتبعية الشركة الوطنية للطيران « شركة مصر للطيران » الى نفس الوزارة التى تتبعها الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى .

ولما لوحظ أنه فى كل مرة تمارس فيها الهيئة سلطاتها القانونية نحو الشركة اذا وجد المقتضى ، ولما لها من سلطة رقابية واشرافية نحو التفتيش الفنى على الطائرات ، او التصريح او التأكد من الصلاحيات المختلفة لحاملى اجازات الطيران ، فانه يتعذر التنفيذ لتدخل السلطة الرئاسية بحجة حماية مصالح الشركة الوطنية الوحيدة رغم ما بها من اخطاء . وتكون النتيجة هى وقوع المآسى والكوارث التى تضر بمصالح الشركة المادى والأدبى ، بل بسمعة مصر كلها .

اقتراحات :

وعلاجا لتلك المشاكل ، تقترح الحلول الآتية كسياسة طويلة المدى فى هذا المجال :

أولا : الغاء القرارات الجمهورية بانشاء هيئة ميناء القاهرة الجوى وهيئة التدريب . وصدور القرار بانشاء الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى شاملة اختصاصاتهما . مع نقل العاملين فيهما للهيئة الجديدة توحيدا للسلطة المسئولة فى جهة ادارية واحدة .

ثانيا : تعديل القرار الجمهورى رقم ٢٩٣٢ لسنة ١٩٧١ ، بجعل تبعية شركة مصر للطيران الى جهة أخرى خلافا لوزارة الطيران المدنى، ولتكن وزارة الاقتصاد او رئاسة الجمهورية - حتى يمكن إعمال الرقابة للهيئة المصرية العامة للطيران المدنى طبقا لاختصاصاتها الدولية وبدون حرج .

ثالثا : انشاء مجلس اعلى للطيران يتم تشكيله من بعض رؤساء الجهات العاملة في مجال الطيران المدنى ، ومن ذوى الكفايات ، ومن ممثلى وزارات الدولة ذات الصلة بمرفق الطيران المدنى أو التنظيم والتمويل ، ويكون الهدف من انشاء المجلس هو وضع خطة عمل للطيران المدنى خلال المدى الطويل ، تلتزم بها الهيئة وسائر الجهات العاملة فى خدمة الطيران المدنى ، مهما تغيرت الرئاسة أو القيادات ، كما يبدى الرأى فى أى خلاف يقع بين الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى وغيرها من الجهات العاملة فى مجال الطيران المدنى ، بدلا من الدخول فى منازعات أو إجراءات قضائية .

الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

يعتبر النقل البحرى هو الركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، ويعد أرخص وسيلة وأيسرها . وتعد الموانى احدى الحلقات الرئيسية التى تمر بها التجارة الخارجية للدولة .

ولما كان النقل البحرى هو حلقة الوصل فى نقل السلع المختلفة من مكان الى أخر ، فان أساس نظرية اقتصاديات النقل البحرى هو : أن تكون القيمة النهائية للسلع المراد نقلها أو تصديرها بأقل تكلفة ممكنة . لذلك تسعى الدول الى رفع كفاءة وحداتها البحرية من ناحية ، وكفاءة الموانى من ناحية أخرى لنقل السلع بأسرع وأرخص ما يمكن ، وفى الحالة المطلوبة لها .

وتتوقف كفاءة الميناء على العوامل الآتية :

- سرعة وسهولة وصول السفن من عرض البحر إلى الأرصفة أو المحطات .
- سرعة وسهولة تفريغ البضائع من السفن للأرصفة وبالعكس .
- سرعة وسهولة تصريف البضائع من الميناء الى داخل البلاد .
- تسهيل وتبسيط اجراءات التخليص على البضائع الصادرة والواردة والتخزين ، مع التنسيق المتكامل بين جميع الأطراف المعنية داخل الميناء وخارجه .

ولاشك أن موقع مصر بالنسبة للطريق الملاحى الى أوربا عبر قناة السويس - والذى يمثل الطريق الأنسب للتجارة المتزايدة بين الشرق والغرب - وكذلك الزيادة المستمرة فى حجم تجارة مصر الخارجية ، يلقيان عبئا جسيما على طاقة الموانى الحالية ، مما يستلزم اعداد خطة لتطويرهـــا .

حجم التجارة الخارجية

أولا : تجارة الوارد والصادر والترانزيت :

تجارة الوارد :

وتشمل كافة البضاعة العامة ، والصب الجاف الذى يرد الى الموانى المصرية . وباستعراض حجم الوارد فى السنوات العشر الماضية ٦٥ / ١٩٧٥ ، فإنه يتبين :

- ثبات حجم الوارد تقريبا من الخارج خلال السنوات ١٩٧٢/٦٥ .
- زيادة مستمرة فى تجارة الوارد اعتبارا من عام ١٩٧٣ .

وترجع أسباب ذلك الى :

- سياسة الانعزال التى اتبعتها الدولة خلال الستينات .
- الظروف السياسية والاقتصادية التى مرت بها البلاد .
- الاتجاة الى سياسة الانفتاح اعتبارا من عام ١٩٧٤ .

تجارة الصادر :

باستعراض تجارة الصادر فى السنوات العشر الماضية ١٩٧٥/٦٥ يتبين :

- تزايد حجم الصادر فى السنوات ٦٧، ٦٨ ، ٦٩ بنسبة ٦٪ ، ٩٪ ، ٢٧.٥ ٪ على التوالى .
- ثبات حجم الصادر خلال سنتى ٧٠ ، ١٩٧١ .
- تناقص تجارة الصادر فى السنوات ما بعد عام ١٩٧١ .

وترجع أسباب ثبات الصادر ثم تناقصه الى سياسة الانعزال ، وبالتالى التوقف النسبى فى كثير من الصناعات ، مما أدى الى

انخفاض الطاقة الانتاجية نتيجة تناقص مستلزمات الانتاج المستوردة ، الا أنه من المتوقع - نتيجة لزيادة طاقة الصناعة - تزايد تجارة الصادر لتصل كمياته فى عام ١٩٨٠ الى ٣.٣ مليون طن منتجات وحاصلات مختلفة ، و ١.٦ مليون طن حديد اسفنجى .

أى أن اجمالى كميات الصادر سيصل الى ٤.٩ مليون طن .

تجارة الترانزيت :

نظرا للظروف السياسية والعسكرية والاقتصادية التى مرت بها البلاد منذ عام ١٩٥٦ الى حرب ١٩٧٣ ، فقد تلاشت تجارة الترانزيت من الموانى المصرية . واعتبارا من عام ١٩٧٥ ونتيجة لسياسة الانفتاح الاقتصادى ، فمن المتوقع أن يزداد حجم تجارة الترانزيت ليصل عام ١٩٨٠ الى مليون طن . وسوف تتزايد باستمرار خاصة بعد انشاء المناطق الحرة .

وعلى ضوء ما تقدم ، فان حجم التجارة الخارجية سوف يصبح فى عام ١٩٨٠ فى حدود ٢٨ مليون طن (٢٢ مليون طن تجارة واردة ، و٥ مليون طن تجارة صادرة ، و١ مليون طن تجارة ترانزيت) .

ثانيا : تجارة البضاعة العامة والبضاعة الصب الجاف :

البضاعة العامة :

وتمثل جميع السلع التى ترد أو تصدر عن طريق الموانى المصرية ، من خامات وسلع وسيطة وسلع استثمارية . وباستعراض كل من الوارد والصادر فى البضاعة العامة ، يتبين الآتى :

- تذبذب حجم تجارة الوارد من البضاعة العامة حتى عام ١٩٧٢ . واعتبارا من عام ١٩٧٣ أخذ حجم الوارد فى التزايد من ١.٧ عام ١٩٧٣ الى ٢.٣ عام ٧٤ ، ثم الى ٤.١ عام ١٩٧٥ .

وكنتيجة لسياسة الانفتاح ، فانه من المنتظر أن تبلغ تجارة الوارد عام ١٩٨٠ نحو ٨.٩ مليون طن ، بمعدل زيادة ١٥٪ سنويا ، اعتبارا من عام ١٩٧٥ حتى عام ١٩٨٠ .

- نتيجة لسياسة التصنيع ، فانه من المنتظر التوسع فى تصدير كل من الأسمنت والألومنيوم والصناعات البتروكيماوية ، والمتوقع أن يصل حجم الصادر من البضاعة العامة عام ١٩٨٠ الى ٣.١ مليون طن .

- بالنسبة لتجارة الترانزيت ، فانها تقدر عام ١٩٨٠ بحوالى مليون طن بضاعة عامة .

وبذلك فانه من المتوقع أن يصل حجم البضاعة العامة فى عام ١٩٨٠ الى ١٣ مليون طن (٨.٩ مليون طن تجارة وارد ، و٣.١ مليون طن تجارة صادرة ، و١ مليون طن ترانزيت) .

البضاعة الصب والجاف :

باستعراض حجم البضاعة الصب الصادرة والواردة خلال السنوات ٦٦ / ١٩٧٥ ، يتضح :

- تزايد حجم الوارد فى البضاعة الصب ، فيما عدا عامى ٦٧ ، ٦٨ اثر حرب ١٩٦٧ .

- تناقص حجم الصادر اعتبارا من عام ١٩٧٠ ، فقد بلغ حجم الصادر من البضاعة الصب الجاف فى عام ١٩٧٥ نحو ٣٠٩ ألف طن مقابل ٥٣٦ ألف طن فى عام ١٩٧٠ ، ومن المنتظر أن يصل حجم الصادر منها فى عام ١٩٨٠ الى ٣٠٠ الف طن .

وتأسيسا على حجم الوارد والصادر من البضاعة الصب الجاف ، فان حجم التجارة فيها سوف يصل فى عام ١٩٨٠ الى ١٥ مليون طن .

- ومما تقدم يتبين أن حجم تجارة البضاعة الصب والبضاعة العامة، سوف يبلغ ٢٨ مليون طن عام ١٩٨٠ ، مقابل ١٢.٢٩٠ مليون طن عام ١٩٧٥ .

- أما فى عام ٢٠٠٠ ، فان حجم التجارة الخارجية على ضوء التوسع فى كل من الصادر والوارد بمعدل نمو سنوى فى حدود ٥٪ ، سيصل الى ٧٥ مليون طن ، حيث تكون البضاعة العامة فى حدود ٣٢ مليون طن ، والبضاعة الصب فى حدود ٤٣ مليون طن .

توزيع التجارة الخارجية على الموانى :

باستقراء احصائيات التجارة الخارجية فى السنوات من ٦٦ الى

١٩٧٥، تبين أهمية موانى البحر الأبيض ، ويدل على ذلك أن نسبة تداول البضائع على موانيه كانت متأرجحة بين ٨٥ ٪ ، ٩٥ ٪ ، بالمقارنة لنسبة البضائع على موانى البحر الأحمر ، وهى ما بين ٥٪ الى ١٥٪ .

ونظرا لتوقع زيادة حركة الوارد والصادر فى موانى البحر الأحمر ، لزيادة حركة التجارة الخارجية بين دول شرق أفريقيا وآسيا والصين واستراليا - فان تقديرات توزيع التجارة على موانى الجمهورية عام ١٩٨٠ ، قد تمت على أساس أن ٨٠٪ منها سوف يتم عن طريق موانى البحر الأبيض ، و٢٠٪ تقريبا سوف يتم عن طريق موانى البحر الأحمر.

أما فى عام ٢٠٠٠ ، فقد يتم توزيع تجارة مصر الخارجية على الموانى ، على أساس أن ٧٧٪ منها يتم على طريق البحر الأبيض ، و٢٣٪ عن طريق البحر الأحمر .

ثالثا : البترول :

كانت مصر فى السنوات الأخيرة حتى أوائل عام ١٩٧٥ ، تقوم باستخراج حوالى ١١ مليون طن من البترول الخام ، وكانت هذه الكمية لا تفى باحتياجات البلاد ، مما كان يدعو الى استيراد حوالى ١.٥ مليون طن سنويا من الخارج . وبعد استرداد منابع البترول فى سيناء وزيادة الاكتشافات البترولية ، أصبحت مصر تصدر البترول الفائض الى الخارج . وقد بلغ حجم البترول - ما بين وارد وصادر - المنقول عن طريق ميناء الاسكندرية عام ١٩٧٥ نحو ٦٣٢٩.١ طن ، مقارنا بعام ١٩٦٦ حيث كان حجم البترول المنقول ٢٦٣٠.٨ طن .

هذا ومن المتوقع أن يكون حجم البترول المنقول عن طريق الموانى المصرية عام ١٩٨٠ - ما بين صادر ووارد - ٤٢.٢٥ مليون طن .

رابعا : المواد التعدينية :

وأهمها الفوسفات والمنجنيز ، وتستخرج من مناطق البحر الأحمر وسيناء ، وقد بلغ حجم الصادر من الفوسفات ٠.٥ مليون طن ، والمنتظر أن يبلغ عام ١٩٨٠ ما يزيد على ٦ مليون طن من موانى البحر الأحمر . أما فى عام ٢٠٠٠ ، فان توقعات التصدير قد تصل الى ١٤.٥ مليون طن خامات تعدينية ، منها ١٣.٥ مليون طن فوسفات ومليون طن المنيت، وجميعها من موانى البحر الأحمر .

البضائع الهامة التى تؤثر على حجم التجارة الخارجية

أولا : المواد التموينية :

القمح :

باستعراض احصائيات السنوات من ٦٥ الى ١٩٧٥ ، نجد أن حجم استيراد القمح أخذ فى التذبذب ، رغم تزايد عدد السكان ، فقد تم استيراد ١.١٨٥ مليون طن فى عام ٦٥ / ٦٦ ، وأخذ حجم الاستيراد فى التذبذب ما بين الارتفاع والانخفاض ، الى أن بلغ عام ١٩٧٥ ماقدره ٢.٤٩٣ مليون طن .

وبافتراض زيادة حجم كمية القمح المستوردة خلال السنوات ٧٥/٨٠ بمعدل ١٠٪ سنويا ، فان المتوقع استيراد ما قدره ٣.٩٢٧ مليون طن عام ١٩٨٠ . وأخذا بمعدلات النمو فى الارتفاع بمستوى المعيشة بعد عام ١٩٨٠ ، فان هذا المعدل سيكون فى حدود ٨٪ سنويا حتى عام ٢٠٠٠ ، وبالتالى يكون حجم القمح المنتظر استيراده عام ٢٠٠٠ حوالى ١٢ مليون طن .

المواد التموينية الاخرى :

وتشمل الدقيق والعدس والفول والسكر والزيوت ، ويتوقف استيراد البعض منها - كالسكر - على توقعات الانتاج المحلى ، أما باقى هذه المواد فقد أخذ معدل استيرادها فى التذبذب خلال السنوات ٦٥/١٩٧٥. واذا افترضنا زيادة حجم الاستيراد بمعدل نمو ٦٪ سنويا ، فان حجم المواد التموينية المتوقع استيرادها (خلاف القمح) عام ١٩٨٠ سيصبح ٢.٥٤٠ مليون طن ، وفى عام ٢٠٠٠ سيصبح ٦ مليون طن .

وعلى ضوء ما تقدم فان اجمالى المواد التموينية المنتظر استيرادها فى عام ١٩٨٠ ، هو ٦.٤٦٧ مليون طن ، وفى عام ٢٠٠٠ سيصل الى ١٨ مليون طن .

ثانيا : الأخشاب :

تميزت الكميات المستوردة من الأخشاب بالتقلب من سنة الى أخرى ، واعتبارا من عام ١٩٧٤ بدأت فى الزيادة بسبب العمران والتعمير ، ومن المنتظر استمرار هذه الزيادة سنويا بمعدل لا يقل عن ١٥ ٪ . وبناء عليه فان كمية الأخشاب المتوقع استيرادها فى عام ١٩٨٠ سوف تكون ٩١٧ الف طن .

ثالثا : الفحم :

تتزايد كميات الفحم المستوردة باستمرار لارتباطها بصناعة الحديد والصلب فى مصر ، وقد بلغت كميات تراب الفحم المستورد حوالى نصف مليون طن عام ٧٣ ، ثم زادت الى حوالى مليون طن ، وسوف تزيد كميات الفحم المستورد عند تشغيل الفرن الرابع لمجمع الحديد والصلب ، بحيث تصل الى حوالى ١.٧٦٠.٠٠٠ طن سنويا .

رابعا : الأسمدة :

بمراجعة احصائيات الوارد منها الى ميناء الاسكندرية خلال السنوات من ٦٥ / ١٩٧٥ ، يتبين أن حجم الوارد متذبذب فى الصعود والنزول بين سنة وأخرى ، وأن اتجاه الوارد فى زيادة اعتبارا من عام ١٩٧٢ ، وأن متوسط معدل الزيادة السنوية بلغ ١٣٪ اعتبارا من عام ١٩٧٠ .

وباستخدام هذا المعدل فى النمو ، فان كمية الأسمدة المنتظر استيرادها فى عام ١٩٨٠ ، تقدر بنحو ١.٦٥٠ مليون طن .

ونظرا لما تبين من زيادة مصانع الأسمدة ، فان توقعات الاستيراد سوف تكون فى حدود الرقم الذى وصل اليه عام ١٩٧٥ ، أى ما يعادل ٧٥٠ الف طن ، على أن يبدأ الاتجاه فى تصدير الفائض بعد ذلك .

المواني الرئيسية الحالية والمقترحة حتى عام ٢٠٠٠

ميناء الاسكندرية :

المشروعات التى تمت بالميناء خلال الربع قرن (١٩٥١ - ١٩٧٥) :

تم انشاء ميناء منفصل للبترول - يقع بالركن الجنوبى الغربى - فى عام ١٩٥٣ ، ومساحته المائية حوالى ٥٠ فدان ، ويحتوى الميناء على خمسة « مراسى » لناقلات البترول .

كما تم انشاء أرصفة للركاب والبضائع العامة عام ١٩٥٤ بطول ١١٠٠ متر ، وقد أنشئت على هذه الأرصفة محطة بحرية للركاب ، وفى حالة عدم تشغيل الأرصفة ببواخر الركاب تستعمل لتفريغ البضائع العامة التى تحملها السفن كبيرة الحجم .

وفى عام ١٩٥٤ ، أنشئت أرصفة الأسمدة الكيماوية بطول اجمالى ٤٥٠ متر ، وأنشئت عليها مخازن ، وتم توصيل خطوط السكك الحديدية اللازمة لخدمتها .

كذلك تم انشاء أرصفة للفحم الكوك ، وصوامع للغلال والدقيق ، وحوض جاف كبير لاصلاح السفن .

كما تم انشاء ترسانة بحرية لبناء واصلاح السفن ، وملحق بها أرصفة للتجهيز . هذا الى جانب تحويل ترعة النوبارية الى ترعة ملاحية لنقل الفحم من ميناء الاسكندرية الى مجمع الحديد والصلب بحلوان ، ونقل نسبة كبيرة من البضائع الى داخل البلاد .

ويبلغ مجموع أطوال الأرصفة بالميناء حوالى ١٠.٥٠٠ كم ، ويمكن للميناء أن تستقبل ٥٥ سفينة فى وقت واحد :

* أرصفة الركاب : بالميناء أربعة أرصفة لاستقبال سفن الركاب ، واستقبلت هذه الأرصفة ٥٤٥ سفينة فى عام ١٩٧٥ .

* ارصفة البضائع العامة : يوجد ٢٣ رصيف لاستقبال سفن البضائع العامة ، وقد بلغت طاقة شحن وتفريغ البضائع العامة عام ١٩٧٥ حوالى ٤ مليون طن .

* أرصفة الصب الجاف : وهى أرصفة التموين ، والأخشاب ، والأسمدة ، والفحم ، والفوسفات والأتربة المعدنية والخردة ، وتبلغ أطوال هذه الأرصفة حوالى ٣٢٩٠ متر ، تصل طاقتها الى حوالى ٦ مليون طن سنويا .

* أرصفة الصب السائل : وتشمل أرصفة البترول وسفن المولاس .

وجار انشاء بعض الأرصفة الأخرى وزيادة طاقة اوناش الفحم .

مشروعات مقترحة لزيادة طاقة ميناء الاسكندرية حتى عام ١٩٨٠

× مشروعات لزيادة الطاقة :

- انشاء الأرصفة ٤٩ - ٥٤ مع المخازن اللازمة وخطوط السكك الحديدية وباقى المرافق ، وتبلغ الطاقة الانتاجية عند الانتهاء من المشروع كلية ١.١٥٠.٠٠٠ طن سنويا .

- انشاء أرصفة قليلة العمق أمام الأرصفة الحالية ٤ ، ٥ ، ٦ ، وتبلغ الطاقة الانتاجية بعد الانتهاء منها ١٣٥.٠٠٠ طن سنويا .

× مشروعات زيادة غير مباشرة فى الطاقة برفع الكفاءة الرأسية : وتشمل استكمال واحلال ورفع طاقة وكفاءة المعدات البحرية والشحن والتفريغ والنقل والتخزين . ويترتب على ذلك رفع الطاقات الانتاجية بمقدار ١.٨٥٥.٠٠٠ طن سنويا .

× مشروعات المحافظة على الطاقة وتحسين الخدمة : انشاء ملاحق تخزين خارجية ، مجمعات ادارية ، تزويد الأرصفة بحاميات من المطـاط ، دعم الشبكة اللاسلكية ، تطهير البواغيز ، عمل المرحلة الثانية من تقوية حاجز الأمواج الكبيرة ، أعمال الرصف والطرق والإنارة .

ميناء الدخيلة :

انشاء رصيف الحديد الأسفنجى لخدمة مشروع مصنع الحديد الأسفنجى ، وسوف يستخدم لاستقبال السفن الكبيرة المحملة بخام الحديد وتفريغها آليا ، ثم تصدير الحديد الأسفنجى الى الأســواق العالمية .

مشروع الدخيلة الجديد :

ويتكون هذا الميناء من حواجز أمواج وأرصفة للبضائع العامة والمستودعات والبضائع الصب ، وتشمل المرحلة الأولى من المشروع انشاء الأرصفة فى المسافة المحصورة بين حاجز الأمواج ورصيف الحديد الأسفنجى .

مشكلة التكدس بميناء الاسكندرية :

تعجز طاقة ميناء الاسكندرية بوضعها الحالى عن استيعاب الحجم المتزايد لتجارة مصر الخارجية ، وعلى الأخص بالنسبة للبضائع ومواد التموين ، مما يترتب عليه تحمل الدولة سنويا بغرامات التأخير بالعملة الصعبة ، نتيجة تكدس البضائع داخل الميناء ، واضطرار عدد كبير من البواخر للانتظار لحين ايجاد المرسى المناسب لدخولها وشحنها أو تفريغها .

وترجع أهم اسباب حدوث التكدس فى الميناء لما يلى :

× عدم كفاية طاقة أرصفة الميناء الحالية وانخفاض معدلات الشحن والتفريغ اليومية :

- فبالنسبة للبضائع العامة ، يوجد بالميناء عشرون رصيف بضائع عامة ، منها خمسة فقط بأطوال وأعماق مناسبة لاستقبال السفن الحديثة . أما المراسى الخاصة بالبضائع العامة فغير متناسقة الطول والعمق ، لذلك فقد عجزت عن استقبال حجم البضائع العامة بالميناء ، والذى بلغ عام ١٩٧٥ حوالى ٤ مليون طن . ولاشك أن مشاكل التكدس فى منطقة البضائع العامة ستظل قائمة ، الى أن يتم التوسع وانشاء أرصفة جديدة للبضائع العامة بميناء الدخيلة والموانى البديلة .

- وبالنسبة للبضائع الصب ، فانه يجب المبادرة الى زيادة السعة الحالية وطاقة التفريغ لصوامع الغلال زيادة كبيرة . أما زيادة أوقات الانتظار فى المراسى الباقية ، فترجع الى أن معدلات الشحن والتفريغ المحققة تقل عن المعدلات النظرية ، والى قصور التخطيط فى توقيت الاستيراد .

- عدم انتظام ورود البضائع .

- عدم وجود تنسيق بين الجهات المعنية المختلفة وبين ادارة الميناء .

توقعات التجارة الخارجية حتى عام ٢٠٠٠

× تشير توقعات التجارة الخارجية لمصر عام ١٩٨٠ الى أن حجم هذه التجارة - بخلاف الصب السائل وموانى التعدين - سيبلغ ٢٨ مليون طن ، أى بزيادة تبلغ حوالى ١٧ ٪ سنويا ، وسيصل عام ٢٠٠٠ الى حوالى ٧٥ مليون طن ، بزيادة ٥٪ سنويا من عام ١٩٨٠ حتى عام ٢٠٠٠ .

توزيع التجارة الخارجية على الموانى المصرية :

– بالنسبة لموانى البحر الأبيض : بلغت هذه التجارة ١١,٢٥ مليون طن فى عام ١٩٧٥ ، منها ١٠ مليون طن لميناء الاسكندرية ، و١,٢٥ مليون طن لميناء بور سعيد ، ويمثل المجموع ٩٠٪ من التجارة الخارجية ومن المتوقع أن تقل هذه النسبة تدريجيا حتى تصبح ٧٢٪ .

– أما موانى البحر الأحمر ، فقد بلغ مقدار التجارة بها ١,٢٥ مليون من عام ٧٥ ، وهى تمثل ١٠٪ فقط من تجارة مصر الخارجية ، ومن المنتظر أن تزيد وتبلغ ٢٨٪ .

× ان حجم تجارة ميناء الاسكندرية يمثل فى الوقت الحاضر ٨٠٪ من تجارة مصر الخارجية ، حيث بلغ حوالى ١٠ مليون طن عام ٧٥ ، ومن المتوقع بعد عام ١٩٨٠ أن تبلغ نسبتها ٦٥٪ فقط من تجارة مصر الخارجية ، وذلك عند استقرار الأمور فى القناة والبحر الأحمر ، حيث ستبلغ عام ٢٠٠٠ حوالى ٤٦ مليون طن .

طاقة ميناء الاسكندرية والدخيلة حتى عام ٢٠٠٠ :

× من الضرورى أن تزيد طاقة الميناء بمقدار ٢٥ ٪ على الأقل من حجم التجارة الخارجية حتى لا تحدث اختناقات أو حالات تكدس ، وعلى ذلك يجب أن تصل طاقة ميناء الاسكندرية عام ٢٠٠٠ الى حوالى ٦٠ مليون طن .

× ستصل طاقة الميناء عام ١٩٨٠ الى ١٥ مليون طن . أما الطاقة المتوقعة عام ٢٠٠٠ ، فتبلغ حوالى ٢٠ مليون طن ، وبالتالى ستوجد طاقة زائدة لا يمكن استيعابها فى الميناء ، وتبلغ حوالى ٤٠ مليون طن فى عام ٢٠٠٠ .

× ومن الضرورى انشاء ميناء جديدة بمنطقة الدخيلة ، حيث انها الامتداد الطبيعى لميناء الاسكندرية . وتقوم فى الوقت الحاضر شركة فرنسية – انجليزية بدراسة التخطيط الأمثل لهذه الميناء الجديدة ، لتستوعب التجارة المتوقعة الزائدة عن طاقة ميناء الاسكندرية حتى عام ٢٠٠٠ .

ميناء السويس (بور ابراهيم – الأدبية) :

يأتى ميناء السويس الذى يشمل ميناءى « بور ابراهيم والأدبية » فى المرتبة الثانية بعد ميناء الاسكندرية ، وتتم عن طريقه عمليات الشحن والتفريغ لبضائع الشرق الواردة والصادرة ، كما أنه يعتبر الميناء الرئيسى الحجاج .

الخطة العامة لتطوير ميناءى بور ابراهيم والأدبية :

أولا : تتضمن خطة تطوير ميناء بور ابراهيم ما يلى :

– الابقاء على الامكانات الحالية بالنسبة لتجارة البضائع العامة والحجاج والركاب ، مع اجراء الاصلاحات والتوسعات المناسبة بها ، واستعمال الخدمات والطرق المؤدية اليها ، والتوسع فى امكانات اصلاح السفن .

– التوسع فى الميناء الجديدة شمالى بور ابراهيم فيما يتعلق بالبضائع العامة ومراسى الصيد .

– انشاء المناطق الحرة بمختلف أغراضها ، لتكون ملحقة بميناءى بور ابراهيم والميناء الجديدة .

ثانيا : تتضمن خطة تطوير ميناء الأدبية ما يلى :

– التوسع فى ميناء الأدبية مع تخصيصها لبضائع الصب الجاف والصناعة ، حيث ان انشاء الأرصفة العميقة المناسبة للصب يمكن أن يتحقق بتكاليف أقل .

– بالنسبة لتجارة المستوعبات فإن ميناء الأدبية هى الأنسب ، نظرا لوصول السكك الحديدية اليها .

وتقوم هذه الخطة على المبررات التالية :

× أن تشغيل ميناء البضائع الصب يختلف فى طبيعته عن تشغيل ميناء البضائع العامة ، بما يتمشى مع انشاء ادارتين للميناءين بدلا من واحدة .

× يصل ارتفاع الأمواج فى موقع أرصفة ميناء الأدبية الى حوالى ١٠٠ مترا ، مما قد يشكل صعوبة بالنسبة للمراكب واللنشات والمهمات

العائمة الصغيرة ، فى حالة استخدامها ايضا للبضائع العامة .

× أن التوسع فى الميناءين معا ، يعطى الفرصة للتوسعات بعد عام ٢٠٠٠ .

× التوسع عن طريق الميناء الجديدة يسمح بتوفير مساحات أوسع منه فى الأدبية .

مشروعات التوسع فى ميناءى بور ابراهيم والأدبية :

بالنسبة لميناء بور ابراهيم والميناء الجديدة :

– التوسع فى شركة اصلاح السفن الحالية ، لتشمل جميع أحواض الترسانة ، مع احتمال تزويدها بحوض عائم بحمولة مناسبة مستقبلا .

– تطهير حوض التجارة لمنسوب ٩٠٠ متر ، بما يسمح باستعمال الرصيف الشمالى بكامل طوله لاستقبال البواخر المناسبة للعمق التصميمى المقرر له ، وانشاء أرصفة بعمق ٩ متر وبطول ٣٥٠ متر أمام الجانب الشمالى للرصيف المتوسط ، وثلاث سقائف خلفها . على أن يستعمل رصيف منها لاستقبال الحجاج فى موسم الحـج فقط والبضاعة العامة ، أسوة بباقى الأرصفة .

– تعريض الرصيف الشمالى من جهة الميناء الجديدة ، وانشاء أرصفة عميقة موازية للرصيف الشمالى . على أن يتحدد العمق المناسب فى ضوء التنقيبات التى ستجرى . وبما يسمح بانشاء أرصفة الحاويات بالعمق المناسب لها ، فى حالة استقرار الرأى على تنفيذها فى الميناء الجديدة بدلا من الأدبية .

– انشاء ميناء الصيد فى الميناء الجديدة وقريبا منها مساكن للصيادين . على أن تتوفر بها أماكن للصيد الساحلى ولأعالى البحار .

– الابقاء على مراسى البترول ومرسى المواشى فى الميناء الجديدة ، مع ردم منطقة ، وعمل كورنيش سياحى مناسب .

– يمكن تخصيص مساحة قدرها حوالى ١٠ هكتار خلف بور ابراهيم ، لانشاء منطقة حرة خاصة بتجارة الترانزيت ، وذلك للافادة منها فى أغراض التجارة العابرة (التخزين المؤقت للبضائع ، التخزين لمدد طويلة للبضائع المطلوبة للأسواق المحلية ، البضائع التى تفرغ وتجهز لإعادة شحنها للتصدير ، عمليات التموين ، خدمة عمليات البحث عن البترول فى خليج السويس ، عمليات خدمة السفن العابرة لقناة السويس .. الخ) .

بالنسبة لميناء الأدبية :

– تنشأ لخدمة الغلال أرصفة مفتوحة فى الميناء لعمق ١٤.٥ متر ، تمتد فوقها السيور الناقلة والشفاطات ، ويمكنها استقبال باخرتى غلال بحمولة كبيرة ، واحدة على كل جانب .

– يجرى تعريض المواصلات الحالى وانشاء رصيف عميق اضافى ، ويخصص المواصلات الموسع للأسمنت والأسمدة الكيماوية ، وبذلك يخصص هذا الرصيف للبضائع الصب داخل جوالات أو سائب ، ويكون النقل بالسكك الحديدية .

– يمكن أن تنشأ مستقبلا فى ميناء الأدبية صناعة بناء السفن ، والمكان المقترح والمناسب لذلك جنوب ميناء الأدبية .

توقعات التجارة الخارجية لميناء السويس :

انتهت الدراسات الى أن الطاقة المتوقعة لميناء السويس (بور ابراهيم والأدبية) ستصل سنة ١٩٨٠ الى ٥.٥ مليون طن بضائع عامة و٤ مليون طن بضائع صب .

وبالنسبة لعام ٢٠٠٠ ، فان حجم التجارة المتوقع سيصل الى ١٧ مليون طن ، منها ٦ مليون طن بضاعة عامة ، و١١ مليون طن بضائع صب .

ميناء بور سعيد :

مشروعات تطوير الميناء حتى عام ١٩٨٠ :

من المقترح تنفيذ المشروعات التالية حتى عام ١٩٨٠ :

× زيادة المعدات الميكانيكية بالميناء ، وتزويدها بمعدات حديثة مما يلزم لعمليات الشحن والتفريغ والنقل .

× اصلاح أوناش الرصيف ومجارى الكابلات .

× تمهيد ورصف الطرق والمساحات .

× تمهيد الساحات اللازمة لانشاء مخازن للبضائع .

× انشاء ورشة لإصلاح المعدات الميكانيكية والكهربائية التى تعمل فى الميناء

× ردم وتسوية وإصلاح المنطقة خلف رصيف عباس ، بحيث تصلح لنقل وتخزين الغلال المعباة الواردة من الخارج .

× انشاء أرصفة عميقة فى غرب وشمال حوض شريف .

× انشاء مرسى مؤقت لتداول الحاويات فى رصيف عباس .

توقعات التجارة الخارجية لميناء بور سعيد حتى عام ٢٠٠٠ :

تدل الدراسات على أن التجارة الخارجية بالميناء عام ٢٠٠٠ ستكون على النحو التالى : (بالمليون طن)

التجارة الكلية ٨,٠ – التجارة الداخلية ٦,٥٠ – الترانزيت ١,٥٠ – البضاعة الصب ٠,٧٥ – الحاويات ٢,٧٥ – العبارات ٤,٠ البضاعة العامة ٤,٠٠ .

طاقة ميناء بور سعيد حتى عام ٢٠٠٠ :

بلغت طاقة الميناء فى عام ١٩٧٥ نحو مليون وربع مليون طن سنويا ، وبعد تنفيذ مشروعات التطوير سترتفع طاقة الميناء عام ٨٠ لتصل الى ثلاثة ملايين طن . والطاقة المطلوبة فى عام ٢٠٠٠ تحتم ضرورة وجود ميناء كبير يسمح بتداول تجارة تصل الى ٨ مليون طن سنويا . وقد استقر الرأى على اختيار منطقة تقع على الضفة الغربية للقناة جنوب قناة الرسوة ، لإنشاء ميناء جديد يحتوى على ٢٨ رصيف ، وتبلغ طاقته حوالى ١٠ مليون طن سنويا .

ميناء سفاجة :

يقع ميناء سفاجة على بعد ٤٥٠ كم جنوبى السويس على طريق السويس / الغردقة ، وترجع أهمية هذا الميناء الى استيراد وتصدير حاجة البلاد من شرق وجنوب أفريقيا والشرق الأوسط والأقصى ، وما يتمتع به من ميزة عدم تحمل السفن فى هذه الحالة لرسوم عبور القناة بالاضافة الى امكان تخصيصها للحج لقربها من السعودية – مما يؤدى الى الوفر فى تكاليف النقل البحرى ، بالاضافة الى الاعتبارات الآتية :

× سهولة تصدير حاصلات ومنتجات الصعيد .

× توزيع نشاط الملاحة على السواحل المصرية توزيعا عادلا ، وتشجيع العمران بالمنطقة .

× تسهيل عملية البحوث الجيولوجية والبحث عن المعادن بالمنطقة ، والمساعدة على اقامة صناعات بها ، وربط محافظة البحر الأحمر بداخل البلاد .

× أهمية هذا الميناء من الناحية العسكرية .

وتبلغ طاقة الميناء الحالية ١,٢٠٠,٠٠٠ طن فى السنة . ومن المتوقع أن تصل عام ١٩٨٠ الى ٢ مليون طن سنويا ، منها نصف مليون طن بضائع عامة ، ١,٥٢ مليون طن بضائع صب ، بخلاف ٦ مليون طن مواد تعدينية . كما يتوقع أن تصل طاقة الميناء فى عام ٢٠٠٠ الى ١٤ مليون طن سنويا ، منها ٠,٥ مليون طن بضائع عامة ، ١,٥ مليون طن بضائع صب و ١٢ مليون طن مواد تعدينية .

مشروعات تطوير الميناء :

يقترح حتى عام ١٩٨٠ ما يلى :

– انشاء رصيف بطول ٢٠٠ متر وعمق ١٤ متر أمام رصيف المواعين ومخزنين خلفة .

– تطهير الممر الملاحى .

– انشاء مرسى عميق جنوب سقالة البترول الحالية ، لتصدير خام فوسفات أبو طرطور بناقلات حمولة ٦٥,٠٠٠ طن .

أما بالنسبة للمشروعات حتى عام ٢٠٠٠ ، فيقترح :

تطوير سقالة شحن فوسفات أبو طرطور ، ليمكن تصدير ١٢ مليون طن فوسفات سنويا . كما يلزم مد خط سكة حديد من وادى أبو طرطور للميناء عن طريق قنا ، وانشاء التسهيلات البرية والبحرية اللازمة لشحن الفوسفات ، وتزويد الميناء بالمياه العذبة .

مشروع ميناء مرسى مطروح :

الميناء الأصلى عبارة عن رصيف قديم مواز للشاطئ ، طوله ٨٠ متر ، وعمق المياه أمامه ٦ أمتار ، وقد تم انشاء رصيف آخر فى عام ١٩٧٢ ، وتبلغ طاقة الرصيفين ١٥٠,٠٠٠ طن .

وقد أسفرت الدراسات عن أهمية ميناء مرسى مطروح كميناء سياحى ، وكبديل للأغراض الحربية ، ويمكن أن يستقبل بعض السفن التجارية . وبذلك يمكن لميناء مرسى مطروح أن يسهم فى استيعاب جزء من تجارة مصر الخارجية فى عام ١٩٨٠ من البضائع العامة ، فى حدود نصف مليون طن ، بخلاف امكانات نقل الركاب .

ولما كانت هناك اتجاهات جادة لتعمير الشاطئ الشمالى ، وإقامة بعض الصناعات فى واحة سيوة ، كما أن مشروع منخفض القطارة سيكون له آثاره البعيدة فى تعمير الصحراء الغربية وقيام بعض الصناعات – فمن الصعب التكهن بحجم التجارة المنتظر تحقيقه بالميناء وبالتالى طاقة الميناء عام ٢٠٠٠ .

المشروعات المقترحة لتطوير الميناء حتى عام ١٩٨٠ :

× تطهير المدخل لعمق ١٤ متر .

× تطهير قناة المدخل بعرض ٢٠٠ متر وعمق ٩ متر للمرحلة الأولى و١٢ متر للمرحلة الثانية .

× تطهير الجونة الداخلية بعرض ٢٠٠ متر وعمق ٩ متر للمرحلة الأولى ، و١٢ متر للمرحلة الثانية .

× انشاء رصيف رئيسى بطول ١٠٠٠ متر وعمق ١٢ متر ، وتخصيص ٨٠٠ متر للبضائع العامة ، و ٢٠٠ متر لبواخر المستوعبات .

× انشاء رصيف بطول ٥٠ متر وعمق ١٢ متر لبواخر الدحرجة .

× انشاء رصيف لخدمة القوات البحرية بطول ١٠٠ متر ، ويتدرج عمقه من ١٢ الى ٦ متر .

× انشاء مخزن وأسوار جمركية ، وتزويد الميناء بالمعدات البحرية والبرية اللازمة ، وتقع تلك الأعمال فى المرحلة الثانية .

المشروعات المكملة لتحقيق مشروع الميناء :

من المقترح تنفيذ المشروعات التالية :

× استكمال مشروعات المياه العذبة ، وتحسين وتقوية الطرق ، وزيادة كفاءة السكة الحديد . على أن يؤخذ فى الاعتبار آثار الميناء على التخطيط السياحى لمدينة مرسى مطروح .

× كما يلزم أن تقوم اللجنة الدائمة لمنع التلوث بدراسة احتمالات تلوث شواطئ المنطقة السياحية للمدينة .

مشروع انشاء ميناء دمياط :

كانت دمياط مركزا هاما للتبادل التجارى بين مصر وموانى البحر المتوسط ، وأهمل الميناء عقب انشاء ميناء بور سعيد وتحسين وتوسيع ميناء الاسكندرية .

الخطوات التى مر بها مشروع الميناء :

– فى عام ١٩٦٠ تقرر البدء فى عمل الدراسات اللازمة للمشروع ، واسفرت الدراسات الاقتصادية عن أن دمياط تتوفر فيها الامكانات الاقتصادية التى يتطلبها انشاء الميناء .

– فى عام ١٩٦٤ تم تكليف هيئة قناة السويس بعمل البحوث والدراسات والقياسات البحرية ، لاختيار موقع الميناء وتحديده وتخطيط حاجزى الأمواج والأرصفة .

– قامت أكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا ، بالاشتراك مع خبراء من الأمم المتحدة ، بعمل بحوث ودراسات عن تعرض الشواطىء الشمالية للجمهورية للنحر والترسيب ، ويمكن الاستفادة بهذه الدراسات فى تخطيط الميناء .

– درست وزارة الرى مشروع انشاء سد ترابى على فرع دمياط شمالى مدينة فارسكور ، لتوفير المياه اللازمة للتوسع الزراعى بالمنطقة ، ويقام بجواره قنطرة وهويس للملاحة . ويعتبر انشاء الهويس الملاحى ضرورة متممة لمشروع انشاء ميناء دمياط .

السلع التى يمكن توجيهها عن طريق ميناء دمياط :

يمكن لميناء دمياط – فى حالة الانتهاء من تنفيذه فى أوائل الثمانينات – أن يخفف الضغط عن ميناء الاسكندرية ، بأن يتداول البضائع التالية من صادرات وواردات :

× الواردات من القمح والسماد والخشب والفحم ، فى حدود ٢,٥٠٠,٠٠٠ طن .

× الصادرات من الأسمنت والأرز والموالح والغزل والنسيج وبضائع

أخرى ، في حدود ٥٠٠,٠٠٠ طن .

والاتجاه الأغلب لاستعمال الميناء للبضائع الصب ، بما يتناسب مع الأعماق الكبيرة التي يمكن تصميم الأرصفة ومدخل الميناء لتحقيقها ، وبما يتناسب أيضا مع التطور العالمي في حجم بواخر البضائع الصب الجاف .

التخطيط المقترح للميناء :

– تقدمت هيئة قناة السويس بمشروع للميناء ، يتلخص في : انشاء حاجز أمواج في اتجاه متعامد تقريبا على الشاطئ ، وفي منطقة تبعد حوالي خمسة كيلو مترات الى القرب من مصب فرع دمياط ، ويمتد الحاجز الغربي حتى خط عمق ١٠٠٠م ، والحاجز الشرقي الى خط ٧٠٠م ، ويحصران بينهما بوغاز المدخل بعرض ٥٠٠م ، وتتصل الأحواض جنوبا بفرع دمياط عن طريق قناة ملاحية قليلة العمق للصنادل ، حيث يمكنها الوصول الى داخل البلاد عن طريق هويس سد فارسكور المقترح انشاؤه في خطة وزارة الري .

– هناك مشروع آخر تقدمت به مجموعة شركات أجنبية لانشاء الميناء في المكان نفسه ، على أساس تمويل المشروع بالكامل ، مع حصولها على امتياز تشغيله لفترة زمنية محدودة ، أو على اساس مشروع مشترك مع رأس مال مصري . ويجري مناقشة هذا المشروع من الناحيتين الفنية والاقتصادية .

مشروع ميناء الاسماعيلية :

– قامت هيئة قناة السويس عام ١٩٦٤ بدراسة مشروع انشاء ميناء الاسماعيلية ، نظرا لما اتضح لها في ذلك الوقت من أن امكانات التوسع في ميناء بور سعيد محدودة ، بسبب ضيق المساحة المائية وصعوبة المواصلات الى داخل البلاد .

– تم وضع تخطيط لمشروع ابتدائي للميناء على بحيرة التمساح ، وأقر المشروع للاسباب الآتية :

× امكان انشاء أرصفة دون الحاجة الى انشاء حواجز أمواج ، وهو باهظ التكاليف .

× شبكة المواصلات الجيدة التي تربط الاسماعيلية بداخل البلاد .

× يمكن أن يخدم هذا الميناء – بالاشتراك مع ميناء السويس – الجزء الأكبر من تجارة شرق الدلتا ، ويخفف من مشكلة التكدس بميناء الاسكندرية .

وكان من المقرر أن يتم تنفيذ المشروع على النحو التالي :

المرحلة الأولى : وتشمل انشاء رصيف لاستقبال ناقلات الغلال ، ورصيف للبضائع العامة والدقيق ، وأسكلة للبترول ، وميناء للصيد .

المرحلة الثانية : وتشمل أرصفة للصنادل ولنشات النقل المائي الداخلي ، ورصيف للبضائع العامة .

المرحلة الثالثة : وتشمل أرصفة عميقة للبضائع العامة ، وساحات للتخزين .

ويستلزم المشروع في المرحلة الأولى ، توصيل الميناء بخط سكة حديد مصر الاسماعيلية / السويس ، وانشاء الطريق البري المؤدي للميناء . وعند اتمام المراحل الثلاث تصبح الكفاءة الكلية للميناء ٣ مليون طن سنويا .

وبمناسبة دراسة التخطيط الاقليمي لمحافظة الاسماعيلية ، تبين أن موقع الميناء داخل بحيرة التمساح يحيل الاسماعيلية الى مدينة تخدم ميناء ، ولذا أعدت المحافظة تخطيطا جديدا للميناء في موقع جنوبي المدينة ابتداء من بوغاز جبل مريم ، ووافقت عليه هيئة قناة السويس .

وقد شكلت لجنة فنية انتهت الى اعادة النظر في التخطيط السابق على ضوء :

– حجم الواردات والصادرات ، ونوعية البضائع التي سيتعامل فيها الميناء .

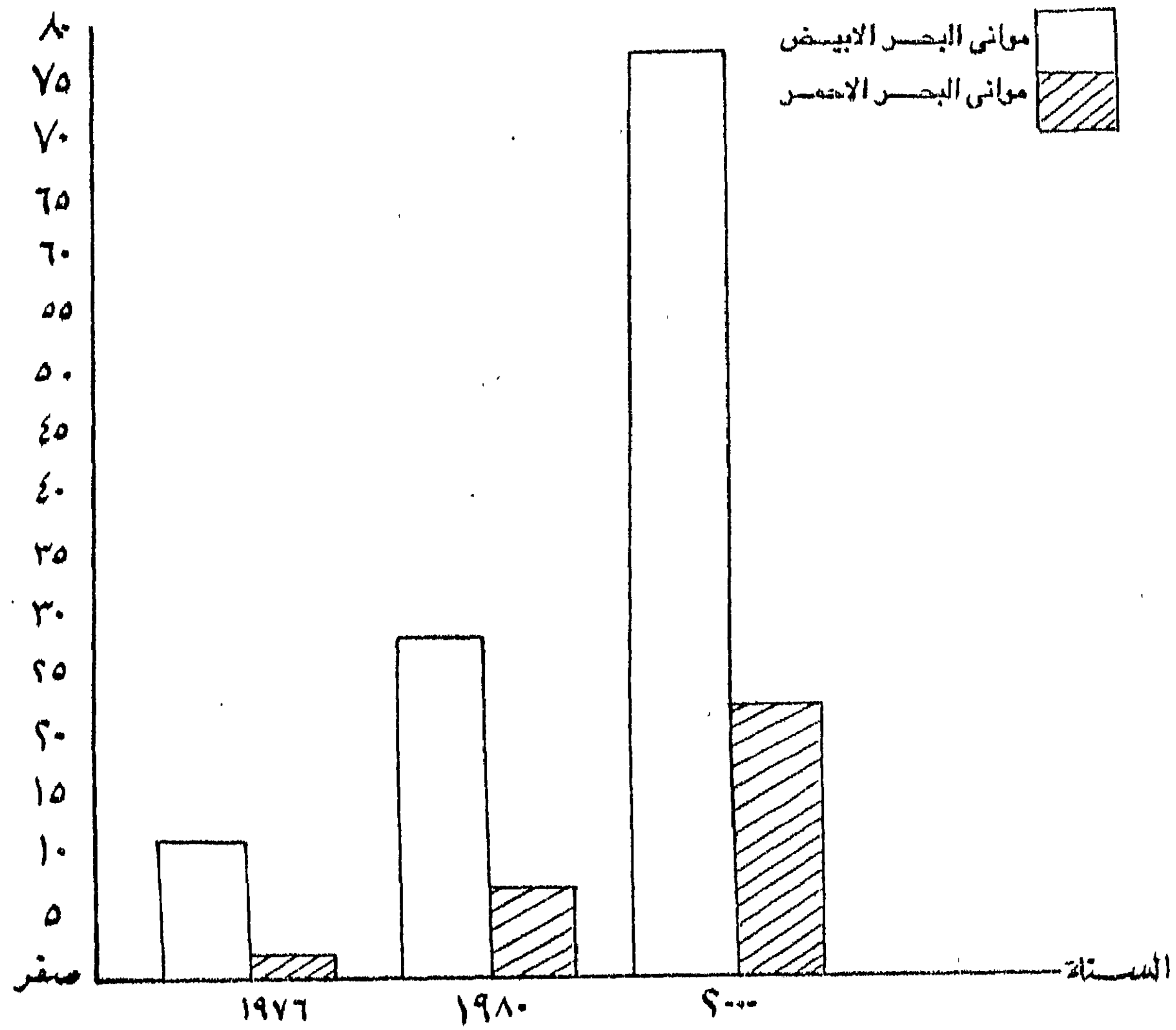
– تنفيذ الميناء على مراحل ، مع تحديد أسبقية كل مرحلة .

– دراسة تخصيص مساحة من الميناء لتجارة الترانزيت .

– اختيار أنسب موقع للميناء على ضوء مشروعات تطوير قناة

تطور طاقة الموانى الحالية والمستقبلية

خلال أعوام ١٩٧٦ - ٢٠٠٠



السويس والتخطيط العمرانى بمدينة الاسماعيلية مستقبلا .

التوصيات

فى ضوء الدراسة السابقة وما دار بالمجلس من مناقشات وما طرح من آراء ، يوصى المجلس بما يلى :

* إعطاء أولوية لتنفيذ المشروعات التالية :
- مشروع توسعات ميناء الدخيلة .
- مشروع انشاء ميناء دمياط .
- استكمال مشروع ميناء مرسى مطروح .
- استكمال مشروعات تطوير ميناء سفاجة .
- توسعات ميناء السويس (ميناءى بور ابراهيم والأدبية) .
- التوسعات المقترحة بميناء بور سعيد .
- مشروع ميناء الاسماعيلية .
- انشاء صومعة إضافية بميناء الاسكندرية وإضافة مرسى جديد لها .

مع بحث أنسب الوسائل للتمويل بما يؤدى الى سرعة خروج هذه المشروعات الى حيز التنفيذ .

* دراسة استخدامات الأرصفة الحالية للموانى ، وكيفية مضاعفة كفاءتها فى التشغيل ، وخاصة فى ميناء بور سعيد .
* التوسع فى ادخال نظام طبالى المناولة وروافع الشوكة لتسهيل تداول البضائع .
* ادخال اسلوب تداول الصب فى الأسمدة والقمح باستخدام العربات القلابة .
* تجهيز الموانى بالمعدات الحديثة اللازمة لسرعة النقل وتداول البضائع داخل الموانى .
* التنسيق بين هيئة الموانى والأجهزة الحكومية والهيئات الأخرى ، لتحديد برامج وصول الواردات ، بما يتناسب وطاقة الموانى المختلفة . مع مراعاة دراسة الأسواق والبحث عن أسواق جديدة وتنوعها ، للتخفيف عن الموانى .
* التنسيق بين خطط الموانى وخطط الجهات الحكومية القائمة على عمليات النقل الداخلى ، بما يحقق سهولة انسياب البضائع من وإلى داخل البلاد .
* التنسيق بين أجهزة النقل والتخزين والموانى ، منعا للتكدس .
* التوسع فى انشاء طرق ملاحية للتوصيل بين داخل البلاد والموانـــى .

طاقة الموانى الحالية والمستقبلة حتى عام ٢٠٠٠

١- طاقة الموانى عام ١٩٧٦

بالمليون طن

	بضاعة عامة	بضاعة صب جاف	المجموع
أولا : موانى البحر الأبيض			
١- الاسكندرية	٤	٦	١٠
٢- بور سعيد	٠.٦٥٠	٠.٦٠٠	١.٢٥٠
المجموع	٤.٦٥٠	٦.٦٠٠	١١.٢٥٠
ثانيا : موانى البحر الاحمر			
١- السويس	٠.٧٥٠		٠.٧٥٠
(أ) بور ابراهيم	—	٠.٢٥٠	٠.٢٥٠
(ب) الأدبية	٠.٤٥٠	٠.٧٥٠	١.٢٠٠
٢- سفاجا			
المجموع	١.٢٠٠	١.٠٠٠	٢.٢٠٠
اجمالى الموانى	٥.٨٥٠	٧.٦٠٠	١٣.٤٥٠

٢- طاقة الموانى عام ١٩٨٠

أولا : موانى البحر الأبيض

	بضاعة عامة	بضاعة صب جاف	المجموع بالمليون طن
١- اسكندرية الكبرى			
الميناء الرئيسى	٦	٩	١٥
الدخيلة	٥.٥	٤	٩.٥
المجموع	١١.٥	١٣	٢٤.٥
٢- بور سعيد	٣	–	٣
٣- مرسى مطروح	٠.٥	٠.٥	١.٠
المجموع	١٥	١٣.٥	٢٨.٥

ثانيا : موانى البحر الأحمر

١- السويس وتشمل بور ابراهيم والأدبية	١	٤.٥	٥.٥
٢- سفاجا	٠.٥	١.٥	٢.٠
المجموع	١.٥	٦.٠	٧.٥
اجمالى الموانى	١٦.٥	١٩.٥	٣٦.٠

٣- طاقة الموانى سنة ٢٠٠٠

أولا : موانى البحر الأبيض — بالمليون طن

	بضاعه عامة	بضاعة صب جاف	المجموع
١- اسكندرية الكبرى			
اسكندرية	١٠	١٠	٢٠
الدخيلة	١٥	٢٥	٤٠
المجموع	٢٥	٣٥	٦٠
٢- بور سعيد	٩	١	١٠
٣- دمياط	٢.٥	٣.٥	٦
٤- مرسى مطروح	٠.٥	٠.٥	١
المجموع	٣٧	٤٠	٧٧

ثانيا : موانى البحر الأحمر

١- السويس وتشمل الأدبية وبور ابراهيم	٦	١١	١٧
٢- سفاجا	٠.٥	١.٥	٢
٣- الاسماعيلية	–	٤	٤
المجموع	٦.٥	١٦.٥	٢٣
إجمالى الموانى	٤٣.٥	٥٦.٥	١٠٠

المطارات المصرية
ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠

أصبح النقل الجوى ، أحد العناصر الأساسية فى العصر الحديث للانتقال والاتصال بين الشعوب والدول المختلفة ، كما بدأ فى بعض الدول يلعب دورا هاما فى النقل الداخلى .

كما أنه من ناحية أخرى ، أصبح الدعامة الأولى لحركة السياحة العالمية ، لما يتيحه من سرعة فى الانتقال ، وما يوفره من وقت للسائح الذى يريد أن يحقق أهدافا كثيرة من سياحة فى أقصر وقت ممكن .

وعند التطلع الى مستقبل النقل الجوى فى مصر - وما يحتاج اليه من مطارات حتى عام ٢٠٠٠ لمواجهة الاحتياجات المختلفة والتطورات المحتملة لحركة العمران والتقدم الحضارى ، وللأهداف المتوقعة للسياحة العالمية ونصيب مصر منها - تبرز عدة عوامل ينبغى مراعاتها عند دراسة مستقبل المطارات حتى عام ٢٠٠٠ ، منها :

- أهمية دراسة خطط التنمية الاقتصادية الشاملة للبلاد وتوزيعها الجغرافى وبصفة خاصة خطط التصنيع والتعدين والبحث عن البترول حتى عام ٢٠٠٠ .
- دراسة اتجاهات السياحة العالمية ونصيب مصر منها باعتبارها احدى الدول التى تحتل مركزا سياحيا مرموقا بين دول العالم .
- خطة التعمير وخاصة فى المناطق الصحراوية والنائية .

وقد قامت الهيئة العامة للطيران بدراسة فى هذا الشأن ، حيث اعتبرت السياحة أحد المؤشرات الهامة لخطة انشاء المطارات ، كما وضعت فى اعتبارها العوامل السابقة . وقد تم فى هذه الخطة تقسيم مصر إلى ستة أقاليم رئيسية بالنسبة لحركة النقل الجوى واتجاهات العمران والحركة السياحية ، وهذه المناطق هى :

- اقليم القاهرة الكبرى .
- وادى النيل .
- الساحل الشمالى لمصر .
- ساحل البحر الأحمر ومنطقة القناة .
- المناطق الصحراوية .
- شبه جزيرة سيناء .

وبدراسة خريطة المطارات الحالية وما يقترح بشأن المطارات الجديدة ، يتضح ما يلى :

أولا : أقاليم القاهرة الكبرى :

ويخدمه حاليا ميناء القاهرة الجوى ، وهو مطار دولى يتم تشبعه سنة ١٩٩٠ ، ومن ثم يتعين انشاء مطار دولى آخر حتى سنة ٢٠٠٠ .

ثانيا : وادى النيل :

تخدمه حاليا من الشمال الى الجنوب عدة مطارات ، هى المنيا - أسيوط - الاقصر - أسوان - أبو سنبل .

ويمكن اعتبار مطار أسيوط المنشأ حديثا فى مركز متوسط فى المنطقة الشمالية للوادى من المطارات التى يمكن ان تستقبل الطائرات الكبيرة فى المستقبل ، حيث انه قابل للتطوير والتوسيع ليحقق هذا الهدف مستقبلا .

أما مطار الأقصر ، فيمكن اعتباره المركز الرئيسى بالنسبة لمنطقة وادى النيل السياحية . وتحويل هذا المطار وتطويره للطيران الدولى سيجعل من الاقصر أهم مركز سياحى فى منطقة الشرق الأوسط .

وعلى ذلك فيمكن اعتبار المطارات الخمسة الحالية لوادى النيل ، هى نفسها مطارات المستقبل حتى عام ٢٠٠٠ ، على أن يتم تطويرها وتحسينها مع تحويل مطار الأقصر الى مطار دولى .

ثالثا : الساحل الشمالى :

ويمكن تقسيمه الى منطقتين :

× الأولى فى اتجاه الغرب من مدينة الاسكندرية حتى مرسى مطروح، وتعتبر هذه المنطقة - بالاضافة الى قابليتها للتعمير - من المناطق السياحية التى يمكن أن تجذب اليها أعدادا كبيرة من السياح . ويمكن تحديد حاجة هذه المنطقة الى المطارات على النحو التالى :

– يخصص مطار النزهة الموجود حاليا فى قلب الاسكندرية لخدمة حركة النقل الداخلى .

– يخصص مطار العامرية غرب الاسكندرية للطيران الدولى ، ويتم تطويره لتحقيق هذا الهدف .

– إعداد مطار مرسى مطروح لخدمة النقل الداخلى والدولى معا .

أما المنطقة الثانية فهى فى اتجاه الشرق من مدينة بور سعيد الى العريش وتشمل امتداد الساحل الشرقى وبحيرة البردويل ، ويقترح بالنسبة لها :

– انشاء مطار العريش وتخصيصه النقل الداخلى لخدمة المنطقة ولتوفير سبل الاتصال بينها وبين سائر الجهات .

– تطوير وتحسين مطار الجميل ببور سعيد حتى يصبح مطارا دوليا يتناسب مع نمو وتطوير مدينة بور سعيد التى أصبحت منطقة حرة ، ومركزا هاما للصناعة والتجارة ، وبالإضافة الى اعتبارها المدخل الشرقى للبلاد ، الذى يمكن عن طريقه تخفيف الضغط عن مدينة الاسكندرية ، وتوسيع هذا المطار وتطويره يتطلب ردم جزء من بحيرة المنزلة .

رابعا : ساحل البحر الأحمر :

ويعتبر من مناطق التعدين والبحث عن البترول ، بالاضافة الى أنه منطقة ساحلية من الطراز الأول لوجود مغريات سياحية تجذب العديد من السياح الذين تستهويهم رياضة صيد الأسماك والغطس .

ولما كانت الغردقة تعتبر عاصمة لمنطقة البحر الأحمر ، فان تحويل مطارها الحالى الى مطار دولى ، سيكون له أكبر الأثر فى تسهيل النقل مباشرة الى هذه المنطقة ، مع ربطها بمناطق أخرى مجاورة .

خامسا : المناطق الصحراوية :

يتجه التخطيط العمرانى الآن نحو تعمير الصحراء والواحات والوادى الجديد ، لتخفيف الضغط على الوادى . وستشهد هذه المنطقة نهضة صناعية وعمرانية واسعة ، وسوف يترتب على ذلك خلق منطقة سياحية جديدة تجذب السياح اليها . ويقترح بالنسبة لها فى هذا الشأن :

– تطوير مطار الوادى الجديد لخدمة النقل الداخلى .

* اضافة مطار جديد بسيوه وربطه بمطارات ومهابط فرعية بواحات الداخلة والفرافرة والبحرية .

سادسا : شبه جزيرة سيناء :

ويتعين أن يكون لها نصيب مستقبلا من المطارات التى تعد لهبوط الطائرات الصغيرة والهليكوبتر لخدمة النقل الداخلى ، ولنقل المجموعات السياحية المحدودة التى تزور المناطق التاريخية والدينية الموجودة بسيناء ويقترح :

× انشاء مطارات فرعية لمواكبة حركة التعمير والسياحة فى المناطق التالية :

– جبل سانت كاترين .
– شرم الشيخ .
– السويس .
– الطور .

× كما يقترح انشاء مطارات ومهابط نزول لخدمة مناطق البترول فى المناطق التالية :

– ابو رديس .
– السويس .
– رأس سدر .
– رأس غارب .
– رأس بناس .
– سفاجة .
– مناطق البترول بالصحراء الغربية .
– القصير .
– مرسى علم .

التسهيلات الملاحية التى تتطلبها حركة التوسع فى المطارات :

ان كثرة الصحارى المصرية والجو الحار الصافى بها يشجع على حركة الطيران الليلية ، وهذا يتطلب الاهتمام بالتجهيزات الملاحية الأرضية ومنارات التوجيه اللاسلكية وأجهزة التوجيه ، وغيرها من المساعدات الملاحية التى تعين الطيار على سرعة وسلامة الوصول الى المطارات المحددة . ومن أجل هذا ، فمن الضرورى أن يتم وضع خطة لهذه التجهيزات ، تسير مع حركة التوسع فى المطار وتطويرها ، يراعى فيها التطورات العلمية والتكنولوجية فى هذا المجال .

النقل المائى الداخلى

تتميز مصر بشبكة من الطرق المائية قل أن توجد فى أى بلد آخر . ويقدر اتساع هذه الشبكة بقدر ما هى مهملة من الناحية الملاحية ، فلم تحظ الملاحة الداخلية حتى الآن بتطوير جدى يتفق مع الدور الكبير الذى يمكن أن تؤديه ، باعتبارها من أنسب وسائل النقل التى تستخدم فى نقل الكميات الكبيرة من البضائع ، خاصة بضائع الصب .

والنقل المائى يعتبر فى كثير من الأحوال أرخص أنواع النقل تكلفة ، ومن مميزاته - لبلد فى مثل ظروف مصر الاقتصادية - أنه يمكن بناء جميع الوحدات بمصر ، فيما عدا الآلات ، مما يقلل الى حد كبير من الاستثمارات بالنقد الأجنبى ، اذ يقتصر النقد الأجنبى على ثمن الآلات وبعض الصلب ، وهذه تمثل حوالى ٥٠٪ فقط من ثمن الاسطول .

حجم المنقولات حتى عام ٢٠٠٠

لعله من الصعب تحديد التنبؤات بأحجام النقل حتى عام ٢٠٠٠ ، وقد أعدت دراسة اشترك فيها وزارة النقل مع بيت خبرة أمريكى (لويس برجر) لتقرير الاحتياجات من الوسائل المختلفة ، فوجد أن احجام النقل على الوسائل المختلفة ستكون ، حتى عام ١٩٨٥ على النحو المبين فى الجدول الوارد فى الصفحة التالية .

وباجراء التنبؤ بحجم المنقولات حتى عام ٢٠٠٠ - أخذين فى الاعتبار التوزيع على الوسائل بنفس نسبة عام ١٩٨٥ ، أى ما يعادل ٢٠٪ للنقل المائى وعلى اساس التطور المنتظر فى مختلف انواع المنقولات - سنجد ما يلى :

- بالنسبة للحاصلات الزراعية ، سيكون إجمالى المنقولات منها عام ٢٠٠٠ ، على النحو التالى :

٢٨٥٠ مليون طن . كم قمح ودقيق
٢١٣٣ « « « قصب سكر وسكر
٧٨٠ « « « ذرة
٩٩٠ « « « أرز
١٢٤٨ « « « ذرة عويجة
٤٢٠ « « « فول وعدس

٨٤٢١ مليون طن . كم

- وبالنسبة للانتاج الصناعى ، سيكون اجمالى المنقولات حتى عام ٢٠٠٠ ، على النحو التالى :

الأسمنت	٧٦٩٦	مليون طن . كم
الاسمدة	١٠٩٠٠	مليون طن . كم
القطن والمنسوجات	٩٣٩٧	مليون طن . كم
مواد البناء	١٩٥٠٠	مليون طن . كم
مواد أخرى	٣٠٩٠	مليون طن . كم
الاجمالى	٥٠٥٨٣	مليون طن . كم

وبذلك فان الحجم الكلى للنقل عام ٢٠٠٠ يكون ٥٠٥٨٣ + ٨٤٢١ = ٥٩٠٠٤ مليون طن . كم ، أى ما يقرب من ٦٠ مليون طن . كم ، بدلا من ٣٠٤٠٣ مليون طن . كم عام ١٩٨٥ .

وبأخذ نصيب النقل المائى وهى نفس النسبة التى يتم التوصل اليها عام ١٩٨٥ وهى ١٨.٦ ٪ أى ما يقرب من ٢٠ ٪ ، سنجد أن حجم

الوسيلة حجم النقل	السكك الحديدية			النقل على الطرق			النقل المائى		
	عام ١٩٧٥	عام ١٩٨٠	عام ١٩٨٥	عام ١٩٧٥	عام ١٩٨٠	عام ١٩٨٥	عام ١٩٧٥	عام ١٩٨٠	عام ١٩٨٥
طن (بالألف)	٧٨٠٣	١٠٣٠٠	٢٢٩٠٠	٥٨٢٧٨	٨٠٧٠٤	٩٤٠٥٦	٤٢٤٨	٦٣٥٦	١٨١٠٥
النسبة المئوية للجم الكلى	٪١١.١	٪١٠.٦	٪١٧	٪٨٢.٩	٪٨٢.٩	٪٦٩.٦	٪٦	٪٦.٥	٪١٣.٤
طن كم. بالمليون	٢١٩٠	٢٧٨١	٧٩٠٠	١٢٢٠.٦	١٦٣٤٨	١٦٨٤٢	١٨٨٨	٢٣٣٦	٥٦٦١
النسبة المئوية للحجم الكلى	١٣.٤	٪١٣	٪٢٦	٪٧٥	٪٧٦.٢	٪٥٥.٤	٪١١.٦	١٠.٨	٪١٨.٦

المنقول بالنقل النهرى سوف يصل عام ٢٠٠٠ الى حوالى ١٢٠٠٠ مليون طن .كم .

الطرق الملاحية

ان الطرق الملاحية التى تكون شبكة النقل المائى فى مصر ، لم تتطور حسب خطة موضوعة ، أو طورت حسب خطة خاطئة . فأساس نجاح أى شبكة ملاحية ، هو وجود عامل مناسب لعرض وطول الأعمال الصناعية من أهوسة وفتحات جسور .

وتضم مجموع الطرق المائية بوجه عام درجتين من هذه الطرق : أولى وثانية ، فطرق الدرجة الأولى هى الطرق الصالحة لملاحة وحدات السفن ، أما الطرق المائية من الدرجة الثانية فتقع اساساً فـى دلتا النيل ، وهى لا تصلح الا للزوارق الشراعية والرفاصات الصغيرة .

وتغطى شبكة الطرق المائية الداخلية المصرية ٣٣٤٤ كم من الترع والانهار الصالحة للملاحة ، ويعتبر النيل أهمها وشريانها الحيوى .

طرق الدرجة الأولى :

النيل :

تعرض مجرى النيل منذ القدم الى تقلبات ملحوظة ، لكنها توقفت بعد السد العالى الذى غير من الظروف الهيدرولوجية فى نهر النيل تغييرا كبيرا ، ولذلك يعتبر تأثير السد العالى على الملاحة فى النيل تأثيرا سالبا .

ويتراوح اتساع المجرى بين ٤٠ ، ١٠٠ متر ، وغاطس التحميل المسموح به فى النيل اثناء فترات انخفاض الماء هو ١.٢٠ م ، والحد الاقصى له ١.٨٠م ، وهو ما كان مسموحا به قبل انشاء السد العالى .

وفى الجزء الأعلى من النيل توجد ثلاث قناطر ذات أهوسة ، عند اسنا ونجع حمادى وأسيوط ، كما أن هناك ١٢ كوبرى على النيل بين أسوان والقناطر الخيرية . أما الكبارى المتحركة فتوجد عند : نجع حمادى وسوهاج ، وثلاثة عند القاهرة . وتقع الكبارى الثابتة عند : أدفو ، قنا ، نجع حمادى وأربعة بالقاهرة .

ترعة النوبارية والرياح البحيرى :

ترعة النوبارية - وباستمرارها مع الرياح البحيرى - وصلة مائية جديدة بين الاسكندرية والقاهرة ، افتتحت فى سنة ١٩٧٦ وتتفرع من النيل عند القناطر الخيرية .

وتسير على طول الحافة الشرقية لدلتا النيل فى خط مستقيم غالبا، مع قليل من الانحناءات . والترعتان أصلا ترعتا رى ، غير أن هذا لا يشكل عقبة فى طريق حركة النقل .

ويبلغ العمق المائى لترعة النوبارية ٣ أمتار على الأقل ، وغاطس التحميل المسموح به هو ١.٥ م فقط ، لأنه نفس الحد فى الرياح البحيرى . اذ أن الترعتين تعملان كوصلة واحدة بين الاسكندرية والقناطر الخيرية .

ويعبر ترعة النوبارية فى منطقة الاسكندرية تسعة كبارى طرق وكوبرى سكة حديد ، والترعة بها خمسة أهوسة متماثلة الحجم ، وتصب الترعة فى بحيرة مريوط . والرياح البحيرى - وهو ترعة رى - يعتبر استمرارا مباشراً لترعة النوبارية ، ويبلغ عمق الماء فيه ثلاثة امتار أو أكثر . وتوجد أربعة « كبار » متحركة على طول الرياح البحيرى ، وباتساع ١١م عند فتحها ، وسيجرى احلالها بكبارى ثابته بارتفاع خالص مقداره ٦ م ، وقاع كل من الترعتين عرضه ٤٠ الى ٥٠ م ، الا أمام الهويسين الاخيرين قبل الوصول الى الاسكندرية ، حيث توجد بعض القطاعات القصيرة ، ومن المقرر توسيعها الى ٣٢ م . واتساع ٢٥م كاف فى الظروف الحالية ، لكنه ضيق بالنسبة للمستقبل .

والترعتان ليس لهما حماية للشواطئ ، وتجرى الآن دراسات لاختيار اسلم انشاءات لحماية الشواطئ ، ويجب ألا يكون التحول الى ترعة النوبارية فالرياح البحيرى سبب فى إغفال الطرق الأخرى الموجودة فعلا ، اذ يمكن - بشئ من التطوير والتهذيب - أن تؤدى دورا فعالا بين الاسكندرية ومدن مصر الأخرى .

الملاحة فى بحيرة ناصر :

تدل أحجام النقل الصغيرة التى تنقل فى بحيرة ناصر ، على أن النقل المائى بالبحيرة ليس له أهمية تذكر . وتوجد وصلة نقل مائى منتظمة بين السد العالى بأسوان وبين وادى حلفا فى الطرف الجنوبى من بحيرة ناصر . كما توجد أيضا وصلة مائية بين السد العالى بأسوان وأبو سمبل عن طريق الهيدروفيل ، وذلك لنقل السياح ، الا أن معظم السياح الذين يزورون أبو سمبل الآن يفضلون الذهاب اليها بالطائرات .

طرق الدرجة الثانية :

الترع في دلتا النيل :

تسمح شبكة الترع الواسعة في دلتا النيل ، بغاطس حمولة حده الأقصى ١.٢ م ، ومن ثم لا يتيسر غير استعمال الزوارق الشراعية أو الرفاصات الخاصة التي لا تتجاوز سعتها ٢٠٠ طن . أما ترع الباجورية والخندق الشرقي والمحمودية والرياح المنوفي ، فتسمح بغاطس ١.٥ متر .

وفي الجنوب توجد ترعة الابراهيمية وبحر يوسف ، من أسيوط حتى واحة الفيوم ، وغاطس الحمولة فيها ١.٢ م ، اكنهما يستعملان في الري غالبا .

ترعة الاسماعيلية :

ترعة الاسماعيلية قليلة الأهمية الآن كمجرى اساسي للنقل المائي ، فعليها أكثر من ٢٠٠ كوبري معظمها متحرك ، و٢٨ هويسا ، مما يعوق حركة النقل كثيرا . وتجري الترعة من القاهرة الى الاسماعيلية ، وطولها ١٢٨ كم وعرضها ٣٠ م وسيتم توسيعها الى ٥٠ م ، تنخفض الى ٣٠ م عند مصبها الخليجي في بحيرة التمساح . والنقل المائي في الترعة عديم الأهمية ، فحجمه السنوي حوالي ١١٤٠٠٠ طن ، ولا جدوى من اعادة بناء ترعة الاسماعيلية الا اذا أنشئ ميناء بالاسماعيلية ، يضمن حجما عاليا من البضائع للملاحة الداخلية .

الموانى الداخلية :

لا تتكون موانى الطرق المائية الداخلية ، من أحواض بالمعنى المفهوم ، فحوالى ٥٠٪ منها لها أرصفة مبنية من بلاطات خرسانية على اساسات من خوازيق على الشاطئ .

وهناك عشرون ميناء واقعة على طول النيل بين أسوان والقاهرة ، وكلها « موانى » خاصة مملوكة للمشروعات الصناعية ، وبعضها مجهز وبحالة جيدة مثل :

موانى التبين وامبابة ونجع حمادى وسمالوط وادفو وكيما .

ويلاحظ أن نقص كفاءة الشحن بالموانى تمنع الاستفادة الكاملة من شريان النقل المائى ، كما أن نقل البضائع برا من الموانى واليها لا ضمان له ، حيث لا توجد بها مرافق تخزين .

وهناك عدد من الاماكن على النيل بين القاهرة واسوان ، تستقبل الأسمدة والحبوب والأسمنت لتفريغها ، ولايمكن اعتبار هذه الاماكن من الموانى ، وفي دلتا النيل يوجد ميناء كفر الزيات فقط ، كما توجد ثلاث « موانى » عامة عند : اثر النبى بالقاهرة ودمنهور والمحمودية ، كما توجد ميناء غير مستعملة ، عند وصلة الترعة القديمة الاسكندرية / القاهرة .

ويجرى الآن انشاء ميناء جديد للملاحة عند متراس جنوبى الاسكندرية على ترعة النوبارية .

الأعمال الصناعية على الطرق الملاحية :

هناك تباين واضح بين أبعاد فتحات الأعمال الصناعية على الطرق الملاحية من أهوسة وفتحات « كبارى » . ومن الضرورى وضع خطة للتخلص من ذلك تدريجيا ، حتى يمكن ايجاد شبكة الطرق الملاحية موحدة الأبعاد ، وبذلك يمكن توحيد أبعاد الوحدات فتنشأ بذلك منطقة نقل مائى داخلى ذات كفاءة عالية .

بحيرة مريوط والملاحة في ترعة النوبارية :

يصب كثير من المصارف في بحيرة مريوط ، ويرتفع منسوب المياه فيها . ويعتمد الحفاظ على المنسوب على أمرين : الأول التبخر من سطح البحيرة ، والثانى ضخ المياه الى البحر الأبيض – نظرا لانخفاض منسوب سطح البحيرة عن منسوب سطح البحر بعدة أمتار – وذلك بواسطة محطة طلمبات المكس .

ومع انشاء ترعة النوبارية أضيف الى المياه التى كانت تدخل البحيرة مصدران : الأول المياه الآتية من هويس المالح ، والثانى المياه الآتية من هويس كيلو ١٠٠ .

أنواع الوحدات العاملة في النقل المائى الداخلى

تتنوع الوحدات العاملة في النقل المائى الداخلى ، حسب ظروف الطرق ونوعيات البضائع واقتصاديات النقل ، وتنحصر فيما يأتى :

مـــرفـــق (١)

الخطوط الملاحية الرئيسية بجمهورية مصر العربية

القاهرة — الاسكندرية

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجة الملاحة	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الكيلومترى الموقع	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
الاسكندرية – القاهرة	رياح البحيرة	١	هويس فم رياح البحيرة	٠,٠٠٠	١٢,٠٠ × ٥٥,٠٠ متـــرا
		٢	كوبرى تكلا	٦,٦٣٠	١٢,٠٠
		٣	كوبرى الخطاطبة	٤٠,٦٥٠	١٢,٠٠
		٤	هويس الخطاطبة	٤١,٦٥٠	١٢,٠٠ × ٨٠,٠٠
		٥	كوبرى كفر داود	٥٢,٠٠٠	١٢,٠٠
		٦	كوبرى الطيرية	٧١,٦٧٥	١٢,٠٠
		٧	هويس كفر بولين	٨٢,٢٠٠	١٢,٠٠ × ٥٥,٠٠
		٨	كوبرى السكة الزراعية التوفيقية	٩٢,١٥٠	١٢,٠٠
		٩	كوبرى السكة الحديد التوفيقية	٩٣,١١٠	١٢,٠٠
	الخندق الشرقى	١٠	هويس الخندق الشرقى	٠,٠٠٠	١٢,٠٠ × ٥٥,٠٠
		١١	كوبرى ايتاى البارود	١٠,٥٤٠	١٢,٠٠
		١٢	كوبرى صفط الملوك	١٩,٥٤٠	١٢,٠٠
		١٣	كوبرى جنباواى	٢٢,٢٠٠	١٢,٠٠
		١٤	هويس دنشال	٢٦,٢٥٠	١٢,٠٠ × ٥٥,٠٠

(تـــابــــع) طريق القاهرة – الاسكندرية

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجة الملاحة	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلومترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
الاسكندرية – القاهرة	ترعة الخندق الشرقى	١٥	كوبرى دسوق أم دينار	٧٠,٠٤٠	١٢,٠٠ مترا
		١٦	كوبرى سكة حديد دمنهور دسوق	٣٤,٢٥٠	١٢,٠٠
		١٧	كوبرى أبو الريش	٢٥,٢٢٠	١٢,٠٠
		١٨	كوبرى افلاقه	٣٩,٦٠٠	١٢,٠٠
		١٩	كوبرى سكة حديد الدلتا	٣٩,٩٠٠	١٢,٠٠
		٢٠	كوبرى زاوية غزال	٠,٠٠٠	١٢,٠٠
		٢١	هويس أبو حمص	١١,٥٠٠	١٢,٠٠
		٢٢	كوبرى كفر الدوار	٢٩,٥٠٠	١٢,٠٠
		٢٣	هويس كفر الدوار	٢٩,٧٠٠	١٢,٠٠
		٢٤	كوبرى حجر النوانية	٤٨,٦٠٠	٢٠,٠٠
		٢٥	كوبرى السكة الحديد	٤٩,٩٨٠	١٥,٠٠
		٢٦	كوبرى المطار	٥١,٨٠٠	١٢,٠٠
		٢٧	كوبرى النزهة	٥٤,٤٠٠	١٢,٠٠
		٢٨	كوبرى محرم بك	٥٦,٠٠٠	١٨,٠٠
	ترعة المحمودية	٢٩	كوبرى راغب باشا	٥٧,٦٠٠	١٨,٠٠
		٣٠	كوبرى كرموز	٥٨,٦٠٠	١٨,٠٠
		٣١	كوبرى ذى الفقار	٦٠,٢٠	١٣,٧٥
		٣٢	كوبرى مينا البصل	٦٠,٨٠٠	١٢,٠٠
		٣٣	كوبرى الابراهمية	٦١,٠٠٠	١٢,٠٠
		٣٤	كوبرى الدارة السنية	٦١,٢٤٠	٩,٥٠
		٣٥	هويس الملح الأيمن	٦١,٤٥٠	١٢,٠٠ × ٥٥,٠٠
		٣٦	هويس الملح الأيسر	٦١,٥٠	٧,٠٠ × ٦٠,٠٠

مـــرفـــق (٢)

القاهرة – كفر الزيات (ثم النيل وترعة المحمودية الى الاسكندرية)

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلو مترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
القاهرة – شبين الكوم مشروع قناة طنطا الملاحية	الرياح المنوفى	١	هويس الفم	٠,٠٠٠	٧,٩٤ – ٥٤,٧٥
		٢	كوبرى متحرك	٠,٧٠٠	١٠,٠٠ مترا
		٣	كوبرى القناطر	٠,٧٠٠	١٤,٨٥ مترا
		٤	كوبرى السكة الحديد	٠,٨٠٠	٢٥,٩٠ مترا
		٥	هويس النعناعية	١١,١٠٠	٨٠٠, – ٦٢,٠٠ مترا
		٦	هويس القريين	٢٩,٠٩٠	٧,٠٠ – ٣٦,٠٠ مترا
	بحر شبين	٧	هويس فم بحر شبين	٠,٠٠٠	
		٨	كوبرى انشاص (زراعى)	٤,٤٠٠	٩,٠٠ مترا
		٩	كوبرى انشاص	٥,٢٥٠	٨,٩٠ مترا
		١٠	كوبرى شبين	٢١,٥٤٠	٨,٠٠ مترا
طنطا – كفر الزيات	ترعة القاصد	١١	هويس فم ترعة المقاصد	٢٢,٩٤٠	٧,٠٠ – ٣٧,٠٠ مترا
		١٢	كوبرى جنزور	٣٠,١٠٠	١٢,٠٠ مترا
		١٣	كوبرى دفره		
		١٤	الطول الكلى للخط	٨٧,٠٠٠ كيلو متر	

مرفق (٢)
القاهرة - المنصورة

اسم الخط	اسم المجرى الملاحى ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلومترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
القاهرة - بنها - ميت غمر - المنصورة	ترعة المنصورية	١	هويس القم	٠,٠٠٠	٥٤,٨٠ × ٨,٥٠ متـــرا
		٢	هويس حجرة	٣٦,٥٠٠	٥٤,٧٠ × ٨,٠٠
		٣	كوبرى استيت	٤١,٠٠٠	٨,٠٠
		٤	كوبرى كفر شكر	٤٤,٠٠٠	٨,٠٠
		٥	كوبرى	٥٣,٥٠٠	
		٦	كوبرى	٥٥,٥٠٠	
		٧	كوبرى المعصرة	٥٥,٢٠٠	٨,٠٠
		٨	كوبرى صهرجت	٥٥,٧٠٠	٨,٠٠
		٩	كوبرى ميت ناجى	٥٧,٧٠٠	٨,٠٠
	الرياح التوفيقى	١٠	كوبرى السكة الحديد	٦١,٢٠٠	٨,٢٠ - ٨,٠٠
		١١	كوبرى سكة حديد ميت غم الزقازيق	٦٢,٣٠٠	
		١٢	هويس فم المنصورية	٦٢,٥٠٠	٨,٠٠
		١٣	كوبرى دقادوس	٠,٠٠٠	
		١٤	كوبرى بشلة	٣,٨٠٠	٨,٠٠
		١٥	كوبرى طنامل	١١,١٠٠	٨,٠٠

(تابع)

القاهرة - المنصورة

اسم الخط	اسم المجرى الملاحى ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلومترى	سعة الفتحة الملاحية وطرق الهويس
القاهرة - بنها - ميت غمر - المنصورة	الرياح التوفيقى	١٦	هويس سنيطة	١٦,٨٠٠	٨,٠٠ متراً
		١٧	هويس الضابط	١٧,٥٠٠	٨,٠٠
		١٨	كوبرى عبد النبى	١٨,٦٥٠	٨,٠٠
		١٩	كوبرى الدلتا من اجا	٢٢,٦٥٠	٨,٠٠
		٢٠	كوبرى السكة الزراعية أجا	٢٢,٧٠٠	
		٢١	كوبرى نوسا	٢٦,٩٠٠	٨,٠٠
		٢٢	كوبرى سلكا	٢٩,٦٠٠	٨,٠٠
		٢٣	كوبرى نقيطة	٣١,٧٠٠	٨,٠٠
		٢٤	كوبرى سنذوب	٣٥,٠٠٠	٨,٠٠
	ترعة المنصورية	٢٥	كوبرى سكة حديد الحكومة	٣٥,٤١٠	٨,٠٠
		٢٦	كوبرى سكة حديد	٣٨,٣٥٠	٩,٥٠
		٢٧	كوبرى السكة الزراعية	٣٨,٥٠٠	
		٢٨	هويس المنصورة	٣٩,٠٠٠	٨,٠٠ × ٦٣,٠٠
		٢٩	هويس قو لنجل	٣٩,٧٠٠	٩,٥٠
		٣٠	كوبرى سكة زراعية	٤٢,٥٠٠	٨,٠٠ × ٥٠,٠٠
			طول الخط ١٠٢,٢٠٠ كيلو مترا		

مرفق(٤)

القاهـــــرة - الاسمـــــاعيلية

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع كيلو متر	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
القاهرة - الاسماعيلية	ترعة الاسماعيلية	١	هويس شبرا	٠,٠٠٠	٨,٥٠ م طول ٣٩,٨٥ م
		٢	كوبرى قنطرة شبرا	٠,٤٠٠	٨,٥٠ متر
		٣	كوبرى شبرا الجديد	٠,٥٥٠	٩,٠٠ متر
		٤	كوبرى شبرا سكة حديد	١,٣٠٠	١١,٠٠ متر
		٥	كوبرى مسطرد	٥,٥٩٠	٩,٠٠ متر
		٦	هويس سرياقوس	١٢,٨٠٠	٨,٥٠م طول ٣٦,٠٠ م كوبرى رافع
		٧	كوبرى ابو زعبل طرق	٢٠,٤٠٠	٩,٠٠ متر
		٨	كوبرى ابو زعبل سكة حديد	٢١,٦٥٠	١٧,٠٠ متر
		٩	كوبرى ابو زعبل دلتا	٢٢,٤٠٠	٨,٢٠ متر
		١٠	كوبرى الزوامل رى	٣٤,٥٠٠	٧,٧٥ متر
		١١	كوبرى انشاص رى	٣٧,٥٠٠	٩,٠٠ متر
		١٢	كوبرى غيتة	٤٣,٠٠٠	٩,٠٠٠ متر
		١٣	هويس بلبيس	٤٩,٤٠٠	٨,٥٠ م طول ٣٨,١٠ م كوبرى رافع
		١٤	كوبرى العباسية	٧٠,٠٠٠	٨,٥٠ متر
		١٥	كوبرى التل الكبير	٧٩,٠٠٠	٨,٥٠ متر
		١٦	هويس القصاصين	٩٤,٠٠٠	٨,٥٠م طول ٣٧,٨٥ متر كوبرى رافع
		١٧	كوبرى نفيشة	١٢٢,٠٠٠	
		١٨	كوبرى نفيشة سكة حديد	١٢٢,٥٠٠	
		١٩	كوبرى المعسكر	١٢٥,٥٠٠	
		٢٠	هويس الاسماعيلية الاعلى	١٢٧,٠٠٠	٨,٥٠ متر
		٢١	هويس الاسماعيلية الاسفل	١٢٨,٣٠٠	٨,٥٠ متر

مرفق(٥)

شبين الكوم – المحلة الكبرى

اسم الخط	اسم المجرى والمنشأة وبوجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلو مترى	سعة الفتح الملاحية وطول الهويس
		١	كوبرى شبين	٢١.٥٤٠	٨.٠٠ متر
		٢	هويس مليح	٢٢.٩٤٠	١٢.٠٠ – ٥٥.٠٠ متر
		٣	كوبرى مليح	٢٧.٩٤٠	٧.٠٠ – ٣٧.٧٠٠ متر
	بحر شبين	٤	كوبرى بركة السبع سكة زراعية	٣٠.٣٠٠	٩.٦٥٠ أيسر ١٠.٤٥٠ أيمن
السنطة شبين الكوم		٥	كوبرى بركة السبع سكة حديد	٣١.٤٠٠	
		٦	كوبرى الجعفرية	٣٩.٠٠٠	٨.٠٠ متر
	الرياح العباسى	٧	كوبرى المعاهدة	٤٣.٠٠٠	٧.٠٠ متر
		٨	كوبرى السنطة	٤٣.٧٠٠	٨.٠٠ – ٣٩.٠٠ متر
		٩	كوبرى السنطة سكة زراعية	٤٣.٩٠٠	٧.٩٠ متر
		١٠	كوبرى السنطة سكة حديد	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١١	هويس الفم	٠.٠٠٠	٨.٠٠ – ٣٥.٠٠ متر
		١٢	كوبرى سكة حديد الدلتا	٠.٦٠٠	٧.٣٥ متر
			طول الخط =	٣٨.١٦٠	كيلو متر
المحلة الكبرى زفتى والسنطة		١٣	كوبرى سكة حديد السنطة	٤٤.١٠٠	١٠.٠٠ متر
		١٤	كوبرى كفر ششة		
	بحر شبين	١٥	كوبرى كفر حجازى		
		١٦	كوبرى ابو على		
			طول الخط	٣١.٥٠٠	كيلو متر

مرفق (٦)

بنها – العباسية – الزقازيق – بحيرة المنزلة

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلو مترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس	
بنها – العباسية – الزقازيق – فاقوس – بحيرة المنزلة	بحر مويس	١	هويس فم بحر مويس	٠,٢٠٠	٨,٠٠	مترا
		٢	هويس العزيزية	٨,٨٥٠	٨,٠٠	مترا
		٣	كوبرى الدلتا منيا القمح	١٤,٧٠٠		
		٤	كوبرى منيا القمح	١٥,٣٢٠		
		٥	كوبرى	٢١,٥٠٠		
		٦	كوبرى بندق	٢٣,٥٠٠	٨٠٠ – ٥٢,٤٠	مترا
		٧	كوبرى	٢٥,٥٠٠		
	ترعة الوادى الغربى والشرقى		طـــــول الخـــــط		٥٢,٥٠٠	كيلو متر
	بحر فاقوس	٨٠	هويس الفم	٠,٢٠٠	٦,٠٠ – ٣٣٠٠	مترا
		٩	كوبرى سكة حديد الحكومة	٠,٥٠٠	٦,٠٠	مترا
		٢٠	كوبرى الشبانات		٦,٠٠	مترا
		١١	كوبرى السلامون		٩,٤٠	مترا
		١٢	كوبرى محطة فاقوس		٧,٨٠	مترا
		١٣	كوبرى فاقوس		٦,٠٠ – ٣٩,٥٠	مترا
			طول الخط		٣٦,٥٠٠	كيلو مترا
		١٤	كوبرى ثروت الشابت	٢٢,٠٠٠	٦٣,٠٠٠	كيلو مترا
			طول الخط			

مرفق (٧)

القاهرة – أسوان – اندان

اسم الخط	اسم المجرى والمنطقة ودرجته الملاحية	رقم العمل الصناعى	اسم العمل الصناعى	الموقع الكيلو مترى	سعة الفتحة الملاحية وطول الهويس
القاهرة – أسوان	نهر النيل	١	أهوسة خزان اسوان	٠،٠٠٠	٩٥٠×٨٠،٠٠ مترا
		٢	هويس قناطر أسنا	١٦٥،٠٠٠	١٦،٠٠×٨٠،٠٠ مترا
		٣	كوبرى سكة حديد بنجع حمادى	٣٤٠،٠٠٠	٣٤،٥٠ مترا
		٤	قناطر نجع حمادى	٣٥٤،٠٠٠	١٦،٠٠ × ٨٠،٠٠ مترا
		٥	كوبرى سوهاج – أخميم	٥٤٦،٠٠٠	٢٠،٠٠ مترا
		٦	هويس قناطر اسيوط	٤٤٨،٠٠٠	١٦،٠٠ × ٨٠،٠٠ مترا
		٧	كوبرى المرازيق	٩٢٥،٠٠٠	علوى (٩،٠٠ متر فوق فيضان عام ١٩٥٤)
		٨	كوبرى الجيزة	٩٥٤،٠٠٠	٢٥،٥٠ مترا
		٩	كوبرى الجامعة	٩٥٥،٠٠٠	علوى ٩،٠٠ متر فوق
		١٠	كوبرى الجلاء	٩٥٧،٠٠٠	فيضان عام ١٩٥٤
		١١	كوبرى الزمالك	٩٥٩،٠٠٠	٢٠،٠٠ مترا
		١٢	كوبرى سكة حديد الحكومة		١٨،٠٠ مترا
			بامبابة	٥٦٠،٠٠٠	٢٢،٠٠ مترا
			قناطر الدلتا	٩٨١،٠٠٠	
			طول الخط ٩٨١ كيلو متر		
أسوان – اندان			طول الخط ٣٢٥،٠٠ كيلو متر ولا توجد أعمال صناعية عليه		

مرفق (٨)

كشف بيان مقاسات ابعاد الفتحات والمنشآت المقامة على النيل والقنوات

الملاحية بدرجاتها المختلفة وكذلك مناسيب المياه التى تفى باحتياجات الملاحة ، والتى تقرر الالتزام بها مستقبلا

مسلسل	درجة المجرى الملاحى	مقاسات الأهوسة		أقل عرض للفتحة الملاحية بالكبارى		أقل خلوص فوق أعلى هضبة	أقل عمق المياه بالمجرى وقت انخفاض المناسيب	أقل غاطس وقت انخفاض المناسيب	اقل عرض لقاع المجرى التصميمى	ملاحظات
		عرض	طول الشغال	فتحة واحدة	فتحتان اتساع كل فتحة					
		بالمتر	بالمتر	بالمتر	بالمتر	بالمتر	بالمتر	بالمتر		
١	مجرى نهر النيل بفرعية	١٦,٠٠	١١٠,٠٠	٣٠,٠٠	٢٠,٠٠٠	٨,٠٠	٢,٠٠	١,٥٠	٣٠,٠٠ متر للمجرى الملاحى	فى جميع الحالات يقتضى عرض رسومات المشروعات على هيئة النقل المائى الداخلى بوزارة النقل لاخذ موافقتها عليها قبل التنفيذ .
٢	القنوات الملاحية من الدرجة الأولى	١٦,٠٠	١١٠,٠٠	٢٥,٠٠	١٦,٠٠	٦,٠٠	١,٨٠	١,٥٠	٢٥,٥٠٠	
٣	القنوات الملاحية من الدرجة الثانية	٨,٠٠	٥٥,٠٠	١٦,٠٠	٠٠,٠٠	٦,٠٠	١,٤٠	١,٢٠	١٦,٠٠	
٤	القنوات الملاحية من الدرجة الثالثة	٨,٠٠	٣٥,٠٠	١٢,٠٠	٠٠,٠٠	٦,٠٠	١,٢٠	١,٠٠	١٢,٠٠	

مرفـــق ٩

الأعمال الصناعية على المجارى الملاحية

اسم المجرى	العمل الصناعى		الموقع الكيلومترى	مقاسات الاهوسة وعرض الفتحات الملاحية	الخلوص وطريقة الفتح
	رقم	اسم العمل الصناعى			
الرياح البحيرى	١	هويس رياح البحيرة	٠٠,٠٠٠	الحالى ١٢ x ٥٥	يدوى
				وجارى تنفيذ هويس ١٦ x ١٦	آليا
	٢	كوبرى نكلا	٦,٥٠٠	١ فتحة ١٢,٠٠٠ م	يدوى
	٣	كوبرى الخطاطبه	٤,٨٥٠	٢ فتحة ١٢,٠٠٠ م	يدوى
	٤	هويس الخطاطبة	٤٢,٠٠٠	الحالى ١٢ x ٨٠	يدوى
				وجارى تنفيذ هويس ١١٦ x ١٦	آليا
	٥	كوبرى كفر داود	٥١,٨٥٠	٢ فتحة ١٢,٠٠٠ م	يدوى
	٦	كوبرى الطبرية	٧٣,٥٠٠	٢ فتحة ١٢,٠٠٠ م	يدوى
ترعة النوبارية	٧	هويس وكبرى النوبارية	٠٠,٠٠٠	الحوض ١١٦ x ١٦	٦,٧٥
				الكوبرى فتحة واحدة ١٦ م	
	٨	كوبرى السكة الحديد	٢,١٠٠	٢ فتحة بعرض ٢٤ م	٦,٠٠
	٩	كوبرى علوى	٦,٩٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م	٥,٠٠
	١٠	كوبرى علوى	١٢,٢٧٥	٢ فتحة بعرض ١٦ م	٥,٠٠
	١١	كوبرى علوى	٢٣,٩٠٠	٣ فتحة بعرض ١٨ م	٦,٠٠

تـابـع

الاعمال الصناعية على المجارى الملاحية

اسم المجرى	العمل الصناعى		الموقـع الكيلومتر	مقاسات الاهوسة وعرض الفتحات الملاحية	الخلوص وطريقة الفتح
	رقـم	اسم العمل الصناعى			
ترعـــة النوبـارية	١٢	هويس البستان	٢٨,٥٠٠	الحوض ١١٦ × ١٦	كوبرى متحرك
	١٣	كوبرى علوى	٤٠,٧٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٦,٠٠
	١٤	كوبرى علوى	٤٥,٠٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٦,٠٠
	١٥	كوبرى علوى	٥٢,٠٠٠	٢ فتحة بعرض ١٨ م	٦,٠٠
	١٦	هويس جناكليس وكوبرى علوى	٦١,٠٠٠	الحوض ١١٦ × ١٦	
	١٧	كوبرى علوى	٦٥,٠٠٠	الكوبرى ١ فتحة بعرض ٢٥,٠٠٠م	٦,٢٥
	١٨	كوبرى علوى	٧٥,٠٠٠		٦,٠٠
	١٩	كوبرى علوى	٨١,٠٠٠	الفتحة الوسطى بعرض ٣١	٦,٠٠
	١٠	كوبرى علوى	٨٩,٦٠٠		٦,٠٠
	٢١	هويس النهاية وكوبرى علوى	١٠٠,٠٠٠	حوض ١٦ × ١٦	٧,٠٠
	٢٢	كوبرى الطريق الصحراوى	١١٢,٨٠٠	٢ فتحة بعرض ٢٦ م	٦,٠٠
	٢٣	كوبرى سكة حديد مطروح	١١٨,٣٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م	٦,٠٠
	٢٤	كوبرى شارع الامان	١١٨,٦٠٠	٢ فتحة بعرض ٢٥ م	٦,٠٠
	٢٥	كوبرى طريق المكس	١١٩,١٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م	٦,٠٠
	٢٦	كوبرى سكة الحديد داخل الميناء	١١٩,٣٠٠	٢ فتحة بعرض ١٦ م حوضان	٦,٠٠
	٢٧	هويس الميناء	١١٩,٣٠٠	١١٦ × ١٦ ٥٥ × ١٦	٦,٠٠

- وحدات آلية مفردة ، وهى عبارة عن سفينة صغيرة تسيرها آلة أو أكثر .

- لنشات قاطرة تجر وراءها عددا من الصنادل غير الآلية .

- لنشات دافعة ، تدفع أمامها عدداً من الصنادل .

- صنادل آلية تحمل بضائع تدفع صندلا غير آلى .

وقد اتضح من الدراسة الاقتصادية الخاصة لتحديد ابعاد وأنواع الوحدات التى تستخدم في النقل النهرى والمائى فى مصر ، أن نظـام (الدفاع + صندلين) أفضـل - من الناحيـة الاقتصاديـة - من نظـام (الدافع والمدفوع) المستخدم حاليا فى مصر .

حجم المجموعة الملاحية وابعادها :

بين الاسكندرية والقاهرة :

يتوقف حجم المجموعة الملاحية وابعادها على أمرين .

الأول : أبعاد الأهوسة .

الثانى : حدة المنحنيات فى الطريق ، وعرض الطريق الملاحى .

أما الغاطس ، فيتوقف على عمق المياه فى الترعة .

وباستعراض ابعاد الأهوسة فى الطرق الملاحية الرئيسية ، نجد أن أبعادها ١١٦م × ١٦م ، وهذا يسمح بصنادل متجاورة عرضها الكلى ١٥ متر تقريبا ، وطولها حوالى ٩٢ متر ، على أساس أن طول الدافعة حوالى ١٥ متر .

بين القاهرة وأسوان :

الأهوسة الموجودة حاليا عند قناطر : اسنا ونجع حمادى وأسيوط ، يبلغ طول كل منها ٨٠ م ، وعرضه ١٦ م ، ويدرس الآن مشروع لتطوير القناطر بين القاهرة وأسوان ، وذلك باطالة الأهوسة الحالية إلى ١١٦م ، لتتمشى مع الأهوسة الأخرى ، وانشاء قناطر جديدة يستتبعها انشاء أهوسة جديدة . ويقترح أن يكون عرض الأهوسة الجديدة ٢٤ م وطولها لا يقل عن ١٧٠ م .

عدد المجموعات الملاحية المطلوبة حتى عام ٢٠٠٠

يحتاج تحديد الاحتياجات حتى عام ٢٠٠٠ الى خطوتين :

الأولى : رفع كفاءة التشغيل للوصول بها الى أعلى مستوى ممكن .

الثانية : تحديد الاحتياجات على أساس حجم النقل المطلوب .

ووصولا الى ذلك ، ينبغى دراسة المعوقات للنقل المائى ، وتتلخص فيما يلى :

- انخفاض منسوب المياه ، وما يسببه من عدم الاستفادة بالغاطس الكامل للوحدات .

- تسرب العمالة المتخصصة فى النقل المائى .

- انخفاض سرعة السير .

- انخفاض عدد سرعات التشغيل اليومى .

- انخفاض أيام السير المحمل .

وبعد ازالة المعوقات الخاصة بانخفاض سرعة وعدد ساعات التشغيل اليومى وأيام السير المحمل ، فانه يمكن الوصول الى نتيجة افضل ، حسب ما هو موضح فيما يلى :

كفاءة الاسطول الحالية ، وتحسينها حتى عام ١٩٨٥/٨٠ :

تشير البيانات التى تسمح بتقدير أداء الأسطول ، الى أن شركتى النيل العامة للنقل المائى والنهرى ، تملكان ٢١١ وحدة جديدة ، حمولتها ١٦٤٠٠٠ طن ، وتعمل بكفاءة نقل محتمل مقداره ٨٨٦ مليون طن كم / سنويا . أما الأسطول القديم فيعمل بكفاءة نقل تقدر بحوالى ٣٤٤ مليون طن كم / سنويا .

أما اسطول شركة السكر والتقطير ، فتبلغ جملة حمولته ٩٣٢٨٣ طن منها ٣٤٪ رحلات فارغة ، وخفض فى كفاءة التحميل نسبته ٢٠٪ بسبب انخفاض الغاطس ، ومتوسط اداء الرحلات قدره ٩٦٠٠ كم / سنة فرضا لكل سفينة ، فيكون مقدار كفاءة النقل المحتمل ٤٧٣ مليون طن / كم تقريبا فى السنة .

أما صنادل القطاع الخاص ، فان جملة حمولتها ٢٨٢٧٤ طن و٣٠٪ رحلات فارغة ، ومتوسط أداء رحلات فرضا قدره ٧٠٠٠ كم / سنة ، دون أى قيود تحميل ، اذ أن الغاطس المسموح به هو ١.٥ م فقط ، فتكون كفاءة النقل المقدرة هى ١٣٨ مليون طن / كم فى السنة .

وبذلك تصبح كفاءة النقل التقديرية لمجموع الاسطول بغير المركب الشراعية ، على النحو التالى :

– شركتا القطاع العام :

× الأسطول الجديد ٢١١ وحدة	٨٨٦	مليون طن كم / سنة	
× الاسطول القديم	٣٤٤	"	" "
– شركة السكر والتقطير المصرية	٤٧٣	"	" "
– صنادل القطاع الخاص	١٣٨	"	" "
الجملة	١٨٤١	مليون طن / كم / سنة	

وفى سنة ١٩٧٥ كان الاداء الفعلى للاسطول المذكور ١٧٤٢ مليون طن / كم ، وهذا يعنى أن الاسطول كان يعمل بكفاءته الحالية تقريبا .

وعلى الرغم من أن « الاسطول الجديد » يعمل باستمرار ، فان معدل الاستفادة منه منخفض بسبب الأوقات الضائعة ، ومن الممكن خفض وقت الشحن والتفريغ . كما أن زيادة كفاءة الترسانة الخاصة بالصيانة يمكن أن تسمح بخفض ٢٥٪ من الأيام الخاصة بالصيانة .

واذا ارتفع وقت التشغيل الحالى من ٨ ساعات يوميا الى ١٠ ساعات ، فان ذلك يزيد ٢٥٪ من وقت الرحلات وما يقابله فى اداء النقل، وهكذا يمكن زيادة مسافات الرحلات الحالية ومقدارها ٩٦٠٠ كم / سنة الى ١٢٠٠٠ كم / سنة ، وما يقابله ذلك فى أداء النقل الى ٥,٢٥ مليون طن / كم لكل وحدة فى السنة .

كما أن اجراء التحسينات التالية فى ترعة النوبارية والرياح البحيرى – والتى تمثل حركة النقل عليها ٣٠٪ من جملة النقليات – سوف يزيد كفاءة التحميل حسب التالى :

– إنشاء الهويس الجديد بمدخل الرياح البحيرى عند القناطر الخيرية ، للحصول على غاطس تحميل دائم مقداره ١,٨ م ، مقابل الغاطس الحالى ١,٥ م ، حيث يحدث زيادة فى حمل المركب تصل الى ٢٠ ٪ ، مقابل زيادة قدرها ٧٪ فى كفاءة حركة النقل الكلية .

– احلال « كبارى » ثابتة على الرياح البحيرى ذات خلوص ارتفاعه ٦ متر بدلا من الكبارى المتحركة للتخلص من وقت الانتظار عند الكبارى . وهذا يحدث وفراً قدره ٣٪ ، ينتج عنه زيادة فى كفاءة حركة النقل الكلية قدرها ١٪ .

وبادخال تلك التحسينات حتى عام ١٩٨٠ ، سوف تكون كفاءة الأسطول على النحو التالى :

– أنه بتحسين ظروف التشغيل وأعمال الصيانة وإطالة ساعات العمل الى عشر ساعات ، سوف يصل التحميل السنوى للوحدة الى ٥,٢٥ مليون طن . كم سنويا ، بدلا من ٤,٢ مليون طن حاليا .

– بادخال بعض التحسينات على المجارى المائية ، والتى يمكن ان تتم فى حدود الاعتمادات المدرجة بالخطة الخمسية – فان كفاءة الوحدة ترتفع الى ٥,٦٢ مليون طن سنويا .

– أن مقدار التحسين سوف يمكن تنفيذه بمقدار ٥٠٪ فقط حتى عام ١٩٨٠ . وعلى ذلك فان الكفاءة الحالية للوحدات دون زيادتها ، يمكن أن تصل الى ٢٥٢٢ مليون طن / كم وهو ما يحقق أهداف عام ١٩٨٠ ، وأن كانت هذه التحسينات لا يمكن التوصل اليها الا بعد تحسين ترعة النوبارية وتزويد الموانى بالمعدات اللازمة وزيادة كفاءة الصيانة .

أما اذا انتقلنا الى عام ١٩٨٥ ، فان كفاءة الاسطول الحالى سوف تكون كالآتى :

– فيما يتعلق بالاسطول الجديد بشركات القطاع العام ، فان كفاءة الأسطول سوف تصل الى ١٤٢١ مليون طن / كم ، حيث ستكون كل التعديلات الخاصة بتطوير الملاحة والأهوسة قد تمت بنسبة ١٠٠٪ .

– أن الاسطول القديم سوف تصل كفاءته الى ٥٠٪ من الكفاءة الحالية ، حتى بعد تطوير التشغيل ، فتصل الى ١٧٢ مليون طن / كم .

– أن اسطول شركة السكر سوف يصل الى ٩٤٦ مليون طن / كم .

– بفرض الاحتفاظ بقدرة القطاع الخاص ثابتة وهى ١٣٨ مليون طن ، فان اجمالى كفاءة الاسطول سوف تصل الى ٢٦٧٧ مليون طن / كم ، فى حين أن حجم النقل المقدر لهذه الفترة هو ٥٦٦١ مليون طن / كم ، لذلك فسوف نكون فى حاجة الى زيادة الاسطول بمقدار ٢٩٨٤ مليون طن / كم .

ويمكن تلخيص النتيجة فيما يلي :

– حتى عام ١٩٨٠ لن تكون هناك حاجة لزيادة وحدات .

– حتى عام ١٩٨٥ يكون الاسطول في حاجة الى اضافة حمولة قدرها ٢٣٩ الف طن ، ويكون عدد الوحدات المطلوبة ٣١٨ وحدة بحمولة متوسطة ٧٥٠ طن .

– حتى عام ٢٠٠٠ يكون الأسطول في حاجة الى اضافة حمولة قدرها ٥٠٨٥٠٠ ألف طن ، ويكون عدد الوحدات المطلوبة ٦٧٧ وحدة بحمولة متوسطة ٧٥٠ طن .

هذا مع ملاحظة أن يتم الاحلال للوحدات التي تبلغ عمر الاهلاك خلال الفترة ما بين عام ١٩٨٥ و عام ٢٠٠٠ .

أى أن جملة المطلوب من الآن وحتى عام ٢٠٠٠ هو ٦٧٧ + ٣١٨ = ٩٩٥ وحدة .

الاستثمارات اللازمة :

تقدر تكلفة بناء المجموعة – في الوقت الحاضر في السوق المحلي – بحوالى ١٧٥ الف جنيه . ولكن لطول فترة الانشاء ومواجهة ارتفاع الأسعار ، سيقدر متوسط ثمن المجموعة الواحدة بمبلغ ٢٥٠ الف جنيه على أساس أن الأسعار ستتضاعف تقريبا خلال المدة حتى سنة ٢٠٠٠ وعلى ذلك سيصبح حجم الاستثمارات ٩٩٥ × ٢٥٠٠٠٠ = ٢٤٨,٧٥ مليون جنيه ، بمتوسط سنوى قدره اثنا عشر مليونا من الجنيهات .

مكون النقد الأجنبي :

انشاء وحدات النقل المائى الداخلى ، من الصناعات التي لها جذور عميقة في مصر والتي لا تحتاج الى مصانع ضخمة ، وبالتالي فان المكون الأجنبي في هذه الاستثمارات يمثل قدرا قليلا بالنسبة لوسائل النقل المرادفة ، ولا يمثل عبئا على ميزان المدفوعات .

ويقدر المكون الأجنبي بنصف تكلفة بناء الأسطول ، أى أن المطلوب هو : ستة ملايين عملة محلية ، وسته ملايين عملة أجنبية ، سنويا .

التنفيذ

التصميمات والاختبارات المعملية :

عمل تصميمات على مستوى عال من الكفاءة للوحدات والمجموعات سواء كانت الوحدات والمجموعات ملكا للقطاع العام أو القطاع الخاص . وبعد عمل التصميمات واجراء الاختبارات المعملية ، وتحديد الأبعاد النمطية للوحدات لتتفق مع ابعاد ومقاطع الطرق الملاحية – يصدر قرار وزارى بالزام جميع الشركات والأفراد بالالتزام بها .

الانتاج :

توجد في مصر خطوط انتاج في شركات مختلفة ، يمكنها القيام بعملية الانتاج ، ويمكن للورش الفردية أو القطاع الخاص الاشتراك في عملية الانتاج تحت الاشراف الفني المباشر لهيئات التسجيل ووزارة النقل ، ويمكن انشاء شركة من الشركات المشتركة لانتاج الدافعات ، وجزء من الصنادل .

وكحل سريع في السنوات الأولى ١٩٧٩ – ١٩٨٠ ، يمكن استيراد الدافعات من احدى البلاد التي تقدم لمصر قروضا ، في الوقت الذى تبنى فيه الصنادل في مصر ، وذلك اختصارا للوقت .

أعمال الصيانة لوحدات النقل الداخلي :

تنحصر أعمال الصيانة والعمرات لوحدات النقل المائى الداخلى ، في صيانة الآلات والمعدات وصيانة البدن ، وكلها أعمال يسهل اجراؤها في مصر .

القوى البشرية :

تنقسم القوى البشرية اللازمة للنقل المائى الداخلى الى ثلاثة أقسام :

القسم الأول : لاعمال بناء الوحدات الجديدة ، القسم الثانى لأعمال الصيانة ، والقسمان ليسا محل هذه الدراسة .

أما القسم الثالث – وهم العاملون على الوحدات – فيتكون من فريقين :

فريق الميكانيكية لتشغيل الآلات : ويقدر عددهم في سنة ٢٠٠٠ بحوالى ٢٥٠٠ فرد ، بمتوسط حوالى ١٢٥ فرد سنويا . واعداد وتدريب هؤلاء العاملين ليس بالأمر العسير . وهناك جهات متعددة يمكن أن تقدم من العاملين فيها من يصلحون لهذا العمل والتدريب عليه . إلا أن هناك مشكلة كبيرة ، وهى أن هؤلاء الميكانيكية مطلوبون في جهات أخرى في الداخل والخارج ، ووسائل الاغراء لهم للعمل في جهات أخرى أكثر راحة وأجزل عطاء .

والفريق الثانى : البحارة ، وهم ، سواء الربابنة أو البحارة انفسهم ، – يتولون هذه المهنة ولا يتلقون أى نوع من أنواع التدريب ، ومن المحتمل أن يتصرف الشباب عن العمل فوق ظهر الصنادل ، ولذلك يجب العمل من الآن على ضمان وجود الأعداد الكافية من الملاحين العمل فى النقل المائى ، وذلك عن طريق :

– زيادة أجور العاملين فى الوحدات المائية ترغيبا لهم واغراء لغيرهم للدخول الى هذا الميدان .

– دراسة أحوالهم الاجتماعية وتأثير تغيبهم شهورا طويلة عن أسرهم ، والنظر فى امكان إعطائهم أجازة متجمعة بدلا من أيام الجمع كل شهر ، كما هو متبع مع العاملين فى المناطق النائية .

– توفير حياة كريمة لهم فوق سطح الصندل .

– انشاء مدرسة عملية تقابل المدارس الاعدادية والثانوية يتلقى فيها التلاميذ علوم الثقافة العامة ، مع دروس عملية فى ورش بناء واصلاح الوحدات ، ثم يتلقون المران العملى فى قيادة الوحدات ، فوق الصنادل ، لتكتسب أجسامهم القدرة على هذا العمل الشاق . ويجب أن يعطوا مكافآت مناسبة اثناء دراستهم .

مواجهة تلوث المياه فى المجارى الملاحية

يسبب سير الوحدات فى المجارى الملاحية نوعين من التلوث للمياه :

– نوع ناشئ من دورات مياه الوحدات .

– نوع ناشئ من تسرب الزيوت والوقود من غرف الآلات .

ويمكن الاقلال من تاثيرهما بالتحكم فى التصميم الأساسى للوحدات ، وذلك بمعالجة مخلفات دورات المياه ، قبل طردها الى المياه ، أما مخلفات الزيوت من غرف الآلات فتجمع فى تانكات فى الوحدة ، ثم تضخ الى صهريجات تجميع فى البر .

وبذلك فان التلوث لن يكون له أثر يذكر على مياه المجارى الملاحية ، خاصة وان المياه جارية .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما جرى فى المجلس من مناقشات – يمكن التوصية بما يلى :

انشاء هيئة مسئولة عن النقل المائى الداخلى :

انشاء جهاز للنقل المائى الداخلى ، على غرار هيئة النقل المائى الداخلى التى أنشئت قبل المؤسسات ، يرعى كل أنشطته ويعمل على تطويرها ، سواء من الناحية التشريعية أو التخطيطية أو التنفيذية أو الاقتصادية .

السياحة والنقل المائى :

ان علاقة السياحة بالنقل المائى فى مصر علاقة وثيقة ، لارتباط الرحلات السياحية بنهر النيل وهدوئه وجمال مناظره نهارا ومساء .

ولذلك ينبغى ان يأخذ النقل المائى مكانه ، سواء فى مواصفات المنشآت العارضة والمتاحة على المجارى المائية ، أى فى وسائل التشغيل وسهولتها ويسرها ، أو فى أعمال الصيانة والاصلاح .

وينبغى انشاء حوض عائم لخدمة السفن السياحية ، التى تكاثرت فى نهر النيل عددا وحجما . ويمكن شراء هذا الحوض باضافة مبلغ معين الى الاستثمارات المخصصة لكل سفينة سياحية .

تطوير القنوات الملاحية وأثرها فى تنمية النقل المائى :

يجب أن يطهر مجرى النيل والقنوات الملاحية ، لكى تسمح بالغاطس المطلوب على مدار السنة بالكامل وهو ١,٨٠ م ، ما يؤدى الى زيادة كمية المنقولات ، دون زيادة تذكر فى نفقات التشغيل .

* رفع كفاءة التشغيل فى النقل المائى :

ينبغى رفع كفاءة التشغيل عن طريق ما يأتى :

× زيادة كفاءة اعمال الشحن والتفريغ ووسائله المتاحة .

× تقليل فترات الانتظار عند الأهوسة .

× زيادة فترة التشغيل بادخال العلامات الضوئية ليلا .

× زيادة كفاءة الصيانة .

× تقليل فترات الاستعداد للعمل .

* استخدام النقل المائى فى النقل داخل القاهرة الكبرى

تحتاج مساهمة النقل المائى فى النقل داخل القاهرة الى دراسة للتعرف على مدى الحاجة لهذه الوسيلة ، ومدى مساهمتها فى حل أزمة المواصلات بها. ويمكن على ضوء ما تسفر عنه من نتائج ، تحديد المساهمة الفعلية والاثر الفنى الاقتصادى لتشغيل هذه الوسائل .

* الاستثمارات :

تخصيص الاستثمارات اللازمة لزيادة عدد الوحدات ، ولتخطيط اعباء الصيانه المطلوبة ، لمقابلة احتياجات النقل حتى عام ٢٠٠٠ ، واجراء مراجعة على فترات زمنية - كل خمس سنوات حسب الخطط الخمسية المتتالية - وذلك لأن عدم تطور النقل المائى لمقابلة تطور زيادة حجم المنقولات سوف يضيف اعباء كبيرة على الوسائل الأخرى غير الاقتصادية .

* التدريب والحوافز :

وضع خطة تدريب شاملة لجميع تخصصات النقل المائى الداخلى ، ووضع الحوافز اللازمة لمنع تسرب الخبرات العالية واضافة خبرات جديدة .

* منع التلوث :

يراعى عند وضع تصميم الوحدات الجديدة ، أو تجديد الوحدات القديمة - اتخاذ الاجراءات اللازمة لمنع تلوث الطرق المائية .

تطوير الطرق وحركة النقل عليها حتى عام ٢٠٠٠

شبكة الطرق واسطول النقل الحالى

تؤدى الطرق فى مصر دورا رئيسيا فى النقل ، فهى الوسيلة السائدة لنقل البضائع ، كما أنها تسهم فى نقل ٥٠٪ من الركاب ، وهى التى تربط جميع المدن والقرى .

لذلك تعتبر دراسة شبكة الطرق ، ووضع تصور وتخطيط لمستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ امرا ضروريا ، فعن طريقها وبتطويرها تتم التنمية الاقتصادية للدولة .

ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق العامة فى مصر ٢٧١٦٤ كم ، منها ١٢٩٦٢ كم طرق مرصوفة بنسبة حوالى ٤٧.٧ ٪ ، بينما تبلغ الطرق الترابية غير المرصوفة ١٤٢٠٢ كم بنسبة حوالى ٥٢.٣٪ ، أى أن اكثر من نصف طرق الشبكة غير مرصوفة .

وتقسم هذه الطرق الى : طرق رئيسية مقسمة ذات حارتى مرور فى كل اتجاه مرصوف ، وتمثل حوالى ١.٧ ٪ من اجمالى أطوال طرق الشبكة ، وطرق رئيسية ذات حارتى مرور ذات اتجاهين ، وتمثل حوالى ٩و٤١٪ ، بينما تمثل الطرق الاقليمية ٥٦.٤٪ من مجموع اطوال طرق الشبكة .

اطوال الطرق المرصوفة وغير المرصوفة

نوع الطرق	الطول الكلى		طرق مرصوفة		طرق غير مرصوفة	
	كم	نسبة مئوية من اجمالى طول الشبكة	كم	نسبة مئوية من اجمالى طول النوع	كم	نسبة مئوية من اجمالى طول النوع
طرق قياسية ذات حارتى مرور فى كل اتجاه	٤٤٦	٪١.٧	٤٦٦	٪١٠٠	٠٠	٠٠
طرق رئيسية	١١٣٧٣	٪٤١.٩	١٠٤١١	٪٩١.٥	٩٦٢	٪٨.٥
طرق اقليمية	١٥٣٢٥	٪٥٦.٤	٢٠٨٥	٪١٣.٦	١٣٢٤٠	٪٨٦.٤
الجملة	٢٧١٦٤	٢٧١٦٤	١٢٩٦٢	٪٤٧.٧	١٤٢٠٢	٪٥٢.٣

تعريف المسميات الجديدة للطرق بالجمهورية :

- طرق مقسمة (تابعة للهيئة العامة للطرق البرية والمائية) وهى الطرق ذات الاتجاهين ، وعرض الرصف بها ٧.٥ م لكل اتجاه ، ويفصل بينهما جزيرة وسطى ، بعرض يتراوح من ٢ الى ١.٥ م ، والاكتاف بعرض ٣.٠٠ م ، وتبلغ جملة اطوالها حوالى ٤٦٠ كيلو متر .

- طرق رئيسية (وهى الطرق التى تصل بين عواصم المحافظات ، وبينها وبين المراكز ، وعرض الرصف من ٦ - ٧.٥ م ، والاكتاف بعرض ٢ م ، وكذلك الطرق الصحـراوية ، وتبلغ جملة اطوالها حوالى ٨٢٥٠ كيلو مترا .

الطرق الاقليمية :

وهى الطرق التى تصل المراكز بالقرى ، والمواصلات الاقليمية بالطرق العامة . وعرض الرصف من ٥: ٦ م ، وعرض الاكتاف ١.٥ / ٢.٠ م ، وتبلغ جملة اطوالها حوالى ٢٢٠٠ كيلو متر .

الطرق داخل المدن :

تؤدى الطرق داخل المدن دورا كبيرا فى تنظيم الحياة بها ، وخاصة المدن الكبيرة التى تكثر فيها حركة السيارات . لذلك يجب أن تحظى بعناية فائقة فى الصيانة والانشاء ، حتى تاتى مطابقة لاحتياجات النقل عليها .

ولمعرفة مدى أهمية هذه الشبكة من الطرق داخل القاهرة فقط ، نجد أن بها شوارع مجموع مساحاتها تعادل مساحة الطرق من القاهرة حتى أسوان ، كما أن حركة المرور عليها تتجاوز كثيرا ما يتم على هذا الطريق ، اذ أن عدد الرحلات اليومية التى تتم بالقاهرة ، تصل الى حوالى ٤.٥ مليون رحلة يوميا ، بمتوسط طول للرحلة قدره سبعة كيلو مترات ، ولذا يجب أن يتم تخطيط الشبكة على اساس إجمالى حركة السيارات على الشرايين الرئيسية للطرق الموزعة الأولية فى الشبكة .

وترتبط طرق المدن اساسا بشبكة من اشارات المرور عند التقاطعات المختلفة لتنظيم وتسهيل عملية المرور ، كما أن بعض تنظيمات الحركة تستوجب فى بعض الأحيان تشغيل الطرق بنظام الاتجاه الواحد . ولكى توضح مدى أهمية انشاء الطرق وصيانتها داخل المدن ، فان خير توضيح لذلك يظهر من واقع مقارنة عدد السيارات .

فالقاهرة وحدها بها ٢٣٣٩٣١ سيارة ، من جملة الموجود بسائر الجمهورية وهو ٥٣١٠٢٧ ، أى بواقع ٤٤٪ ، منها ١٦٣٧٦٦ من سيارات الركوب والتاكسى ، من جملة الموجود بالجمهورية وقدرها ٣٣٠١٠٢ أى بنسبة ٤٩.٦٪ . أما سيارات الأوتوبيس بالقاهرة فتبلغ نسبتها من جملة الموجود بالجمهورية ٥٠.٧ ٪ ويتبع فى انشاء وصيانة الطرق داخل المدن نفس مواصفات الانشاء والصيانة للطرق العامة .

ولعل من أكبر مشكلات النقل داخل المدن ، اختلاط النوعيات المختلفة من وسائل النقل ، التى تؤدى الى تقليل كفاءته ، خصوصا اذا علمنا ان تاثير عربات النقل البطئ التى تجرها الدواب ، يعادل ستة أمثال سيارة ركوب فى تاثيرها على الحركة ، وبالتالى فان التخلص من عربات النقل البطئ يعادل مضاعفة كفاءة الاحلال بواقع ست مرات .

تطور شبكة الطرق

يبين الجدول التالى المراحل الزمنية التى تم خلالها انشاء شبكة الطرق المرصوفة الحالية :

الفترة من	الفترة الى	عدد السنوات (سنه)	الاطوال التى تم انشاؤها من الشبكة	النسبة المئوية من الطول الحالى للشبكة	تكاليف الانشاء (جنيه مصرى)
١٩٣٦	١٩٤٧	١١	١٩٥١	٪١٥.٢	٥٨٢٠٠٠٠
١٩٤٧	١٩٥٢	٥	١٧٢٧	٪١٣.٣	٦٧٧١٠٠٠
١٩٥٢	١٩٥٩	٧	٢١١٢	٪١٦.٣	٢٣٩٨٣٠٠٠
١٩٥٩	١٩٦٤	٥	٢٥١٢	٪١٩.٤	١٦٩٤٩٧٠٠
١٩٦٤	١٩٦٩	٥	١١٣٢	٪٨.٧	١٣٦٧٣٠٠٠
١٩٦٩	١٩٧٣	٤	٢٧٥٧	٪٢١.٢	٣٠٨٦٥٠٠٠
١٩٧٣	١٩٧٦	٣	٧٧١	٪٥.٩	٢٣١٣٠٠٠٠
١٩٣٦	١٩٧٦	٤٠	١٢٩٦٢	١٠٠	١٢٠١٩١٧٠٠

تعداد سكان الجمهورية فى عام ١٩٧٨ مقارنا بنسبة أطوال الطرق

المحافظة	عدد السكان	نسبة اطوال الطريق للفرد (م/ فرد)	المحافظة	عدد السكان	نسبة اطوال الطريق للفرد (م/ فرد)
القاهرة	٥٢٣١٠٠٠	—	الجيزة	٢٥٣٧٠٠٠	٠,٠٨٣٥
الاسكندرية	٢٤٣١٠٠٠	٠,٠١٣٢	بنى سويف	١١٦٢٠٠٠	٠,١٧٩٦
بور سعيد	٢٧٥٠٠٠	٠,٠٨٣٠	الفيوم	١١٩٦٠٠٠	٠,١١٧٠
السويس	٢٠٣٠٠٠	٠,٣١٩	المنيا	٢١٥٦٠٠٠	٠,٠٧١٩
دمياط	٥٨٤٠٠٠	٠,٢٤٩	اسيوط	١٧٧٢٠٠٠	٠,١٣٣٧
الدقهلية	٢٨٦٦٠٠٠	٠,١٢٠	سوهاج	٢٠١٨٠٠٠	٠,٠٦١٩
الشرقية	٢٧٤٩٠٠٠	٠,١٢٧٧	قنا	١٧٨٨٠٠٠	٠,٢٠٢٤
القليوبية	١٧٥٠٠٠	٠,١١٠٥	اسوان	٦٥٠٠٠٠	٠,٣١٥٣
كفر الشيخ	١٤٧١٠٠٠	٠,٢٤٧٦	البحر الاحمر	٥٩٠٠٠	٥,٠٦٠٧
الغربية	٢٤٠٦٠٠٠	٠,٠٧١٩	الوادى الجديد	٥٩٠٠٠	٩,٩٠٨٣
المنوفية	١٧٩٤٠٠٠	٠,١٠٧٩	مرسى مطروح	١١٨٠٠٠	٤,٤٩٨٨
البحيرة	٣٦٧٠٠٠	١,٨٥٣٢	سيناء	١٧٠٠٠	١٠,٤٣٣
الاسماعيلية	٣٦٩٠٠٠	١,٨١٣٠			

ويتضح من هذا الجدول ، أن متوسط انشاء الطرق المرصوفة خلال الاربعين سنة الماضية ، كان بمعدل حوالى ٣٢٥ كيلو متر سنويا ، بمتوسط تكاليف تقدر بحوالى ثلاثة ملايين من الجنيهات سنويا ، بالاسعار السائدة خلال الفترة .

ويوضح الجدول التالى بياناً بأطوال الطرق المرصوفة موزعة على مختلف المحافظات .

أطوال الطرق المرصوفة بالمحافظة خارج المدن

المحافظة	اطوال الطرق المرصوفه بالمتر	المحافظة	اطوال الطرق المرصوفه بالمتر
القاهرة	—	الجيزة	٢١٢٠٠٠
الاسكندرية	٧٠٢٥٠	بنى سويف	٢١٩٠٠٠
بورسعيد	٢٣٠٠٠	الفيوم	١٤٠٠٠٠
السويس	٦٥٠٠٠	المنيا	١٥٥٠٠٠
دمياط	١٤٦٠٠٠	اسيوط	٢٣٧٠٠٠
الدقهلية	٣٤٤٠٠٠	سوهاج	١٢٥٠٠٠
الشرقية	٣٥١٠٠٠	قنا	٣٦٢٠٠٠
القليوبية	١٩٤٠٠٠	اسوان	٢٠٥٠٠٠
كفر الشيخ	٣٦٤٥٠٠	البحر الاحمر	٢٩٨٠٠٠
الغربية	١٧٣٠٠٠	الوادى الجديد	٥٨٩٠٠٠
المنوفية	١٩٣٧٥٠	مرسى مطروح	٥٣٢٠٠٠
البحيرة	٤٩٤٦٠٠	سيناء	١٧٦٩٥٠٠
الاسماعيلية	٦٦٩٠٠٠		

حجم النقليات على الشبكة خلال عام ١٩٧٥ :

بلغ حجم النقليات على الشبكة بالنسبة للبضائع عام ١٩٧٥ ، حوالى ٧٠.٢٠٠.٠٠٠ طن ، أى ما يعادل ٨٠٪ من حجم البضائع التى تم نقلها خلال العام ، استخدم فى نقلها ٣٨٠٠٠ شاحنة ، كما تم خلال العام نفسه ، نقل حوالى ٥٦٪ من اجمالي حركة الركاب بين المدن ، بواسطة شبكة الطرق ، أى حوالى ٢٨٧.٠٠٠.٠٠٠ راكب ، تم نقلهم بواسطة : مجموعة سيارات الركوب الخاصة والأجرة ، وسيارات الأوتوبيس المسجلة خلال العام والبالغ مجموعها ١٣٨٣٢٣ سيارة ركوب خاصة ، و ٤٠٠٦٩ سيارة أجرة ، بالاضافة الى ١٤٢٤٠ سيارة أوتوبيس .

بعض المؤشرات المتعلقة بالشبكة :

تركيب حركة المرور :

بينت الاحصاءات ان تركيب حركة المرور على الشبكة ، حوالى : ٢٥٪ سيارات نقل و ٧٥٪ سيارات ركوب ، على الطرق الموصلة للمدن القريبة بكل من القاهرة والاسكندرية ، وتتغير هذه النسبة الى ٥٠٪ سيارات نقل ، و٥٠٪ سيارات ركوب ، بالنسبة لداخل كلا المدينتين .

أما بالنسبة لباقى الطرق ، فان هذه النسبة تبلغ حوالى ٥٠٪ لسيارات النقل ، و٥٠٪ لسيارات الركوب ، بينما تتغير بالنسبة لداخل باقى المدن الى ٢٥٪ لسيارات النقل ، و ٧٥٪ لسيارات الركوب .

معدلات الزيادة فى تسجيل سيارات النقل والركوب عام ١٩٧٨ :

بلغ متوسط معدل الزيادة السنوية بالنسبة لسيارات النقل فى الفترة من ١٩٦٢ إلى ١٩٧٤ حوالى ٧٪ ، بينما بلغ متوسط معدل الزيادة السنوية عن نفس الفترة ، بالنسبة لسيارات الركوب الخاصة وسيارات الأجرة وسيارات الأتوبيس ٩.٨ ٪ و ١٠ ٪ و ٧ ٪ على التوالى :

ويوضح الجدول التالى بيانا بتطور حجم السيارات الكلية فى الفترة من عام ١٩٧٤ حتى عام ١٩٧٨ :

الجهة	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨
القاهرة	١١٤٨٢٧	١٣٣٠٣٤	١٥٣٨٧٢	١٨٢١٧٣	١٥٣٨٧٢
الاسكندرية	٥١٩٠٠	٦٠٦٦٤	٧٠٨١٠	٧١٣٨٠	٨٦٩٥٣
بور سعيد	١١٩٤	١٩٧٩	٢٩٥٤	٤٥٣٠	٦٥٢٧
السويس	٣١٥٧	٣٣٣٣	٣٨٧٧	٤٩٥٤	٥٥٢٤
الاسماعيلية	٢٤١٥	٣٣٩٧	٤٥٨٥	٦١٥٩	٦٤٠٣
دمياط	٢٥١٨	٣٣٤٢	٤٣٠٩	٥١٠٤	١٢٧٢٣
الشرقية	٩٠٥٦	١٠٢٥٠	١٢٩٣٢	١٢٧٣٣	٢٣١٣٨
الدقهلية	١٠٦٣١	١٢٢٥٩	١٥٦٢٠	١٩١٨٦	١١٣٣٣
البحيرة	٦١٨٤	٦٩٨٦	٨١٣٨	٩٤٨٠	١٦٧٥٨
الغربية	٨٥٤٥	٩٣٦١	١٠٦٨٣	١٣٦٩١	٨٥٥٢
المنوفية	٤٣٤٧	٥٠٤٨	٥٩٤٧	٧٢٨٠	٤٣٥٢
كفر الشيخ	٢٦٥٧	٢٩٥٨	٣١٨٨	٣٤٧٥	١٠٩٠٨
القليوبية	٤٤٩٢	٥٣٣٧	٦١٧٠	٧٣٥٢	٦٤٩٨٩
الجيزة	٣٠٠٧٤	٣٧٩١٣	٤٤٧٤٧	٥٣٧٨٢	٦٤١٨
الفيوم	٣٦٥٣	٤٠٦٠	٤٥٤٩	٥٤٤٠	٤١٩٩
بنى سويف	٢٠٨٣	٢٣٠٠	٢٦٤٨	٣٤٤٧	٨٦٢٣
المنيا	٤٢٧٠	٤٨١٦	٧٤١٥	٧١١١	٧٠١
اسيوط	٣٢٧٥	٤٠٦٣	٥٠١٨	٦٠٥٩	٥٢٣٦
سوهاج	٢٣٤٠	٢٧٧٤	٣١٨٢	٤١١٠	٥٢٣٦
قنــــا	٣١١٠	٣٧٠٩	٤٥٨٥	٥٢٣٩	٤٧٣٦
اســوان	١٧٤٢	٢٠١٧	٢٤٠٠	٢٩٣٣	٣٦٤٢
مطروح	١٥٤٢	١٨٨٦	٢٠٨٧	٢٢٢٣	٣٥٩١
البحر الأحمر	٥٢٩	٦٢٨	٦٩٢	٨٣١	١٠٤٤
الوادى الجديد	٢٩٠	٣١٨	٣٢٣	٣٩٧	٥١٥
سينـــــاء	٤٧٣	٧٠٠	١١٠٢	١٢٨٢	١٥٧٢
الاجمالى	٢٧٥٤٨٦	٣٢٣٢٢١	٣٨٣١٨٣٢	٤٣٩٩٨١	٥٣١٣٢٧

ويتضح من هذا الجدول أن التطور فى عدد السيارات ما بين ٧٤ – ١٩٧٥ هو ١٧.٣ ٪ ، ومن ٧٥ – ١٩٧٦ هو ١٨.١٪ ، ومن ٧٦– ١٩٧٧ هو ١٥.٢ ٪ ، ومن عام ٧٧ – ١٩٧٨ هو ٢٠.٧٪ ، وان متوسط الزيادة خلال الفترة ما بين ٧٤– ١٩٧٨ هو ٩٢.٨٪ .

التقديرات الخاصة باجمالى تعداد السكان واجمالى الاسر حتى عام ٢٠٠٠ :

يقدر اجمالى عدد السكان – من واقع البيانات المتاحة عن معدلات الزيادة والنقص بالنسبة للمواليد والوفيات ، فى السنوات السابقة ، والتنبؤ بهذه المعدلات فى المستقبل وبالتالى العدد الاجمالى للاسر – بما يأتى :

السنة	١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٩٠	١٩٩٥	٢٠٠٠
اجمالى عدد السكان (مليون نسمة)	٤١.٨	٤٧.٠٨	٥٣,١	٥٩.٣٢	٦٥٩٥
الاسر (الف أسرة)	٧٨٨٧	٨٨٨٣	١٠٠٠٠	١١١٩٢	١٢٤٣

معدلات تخصيص اطــوال الشبكة علــى السكان وعلــى الساحة الكلية :

تقدر معدلات ما يخص كل الف نسمة من اجمالى تعداد السكان ، من شبكة الطرق بما فيها الطرق غير المرصوفة – بحــوالى ٠.٧ كيلو متر .

كما تقدر كثافة اطوال الشبكة ، بالنسبة لكل ١٠٠ كيلو متر مربع من المساحة الكلية ، بحوالى ٢.٣٠ كم . بينما تقدر نفس المعدلات بالنسبة للولايات المتحدة بحوالى ٢٩.٥ كم ، ٦٣.٦٠ كم على التوالى . أما بالنسبة لدول أوربا الغربية ، فتقدر هذه المعدلات على الترتيب بحوالى ١٦ كم ، و ٣٠ كم .

المواصفات القياسية المصرية للتصميم الهندسى والتصميم الانشائى :

المواصفات القياسية للتصميم الهندسى :

جميع المواصفات القياسية المصرية للتصميم الهندسى مستنبطة من

توزيع الاجمالى السابق من السيارات الى النوعيات المختلفة

السنة	ملاكى	كرافان	اجرة	تحت الطلب ورمسيس	اوتوبيـــــس عام	خاص	سياحة	مدارس	نقل	مقطورة	جرار زراعى	موتوسيكل	هيئة سياسية	تجارى	المجمـــوع
ديسمبر ١٩٧٥	٤١٥٣٧٣٤	٧٧	٥٧٨٦٩	٨٦٩	٥٠٨٠	٣٤١٥	٥٦٣	٤٨٤	٣٦٧٧٦	٧٦٩٣	٤٠٣٥	٩٥٦٥	٢٢٢٢٥	٨٣٦	٢٣٢٢١
ديسمبر ١٩٧٦	١٧٥٥٢٣	٨١	٦٦٠٧٤	١٥٥	٥٣٠٢	٤٣٨٢	٦٧٩	٥٢٠	٤٦٥٧٥	٩٩٤٨	٥٣٦٨	٦٣٤٦٣	٢٦٧٣	١٢٠٤	٢٨١٨٣٣
ديسمبر ١٩٧٧	١٩٨٩٨١	٨٢	٦٣٤٦٨	١٧٨	٤٢٨٦	٤٣٢٦	٨٠٩	٥١٨	٠٧٠٥	١٠٧٥٨	٥٣٦٨	٧٤٩٢٢	٣٠٧٣	١٣٩٤	٤١٨٩٢٤
ديسمبر ١٩٧٨	٢٤٥٢٩٣	١١٢	٧٨٦٢٣	٢٠٩	٥٤١٨	٥٧٩٢	٩١٧	٦١٠	٧٢٢١٢	١٣٧٩٩	٨١٨٧	٩٤١٧٤	٣٨٣٤	٢١٤٣	٥٣١٣٢٧

المواصفات القياسية للجمعية الأمريكية لمهندسى الطرق (الأشتو) وهى مواصفات مرضية ، تحقق الانسياب والامان والراحة على الطرق من ناحية التصميم الهندسى .

المواصفــات القياسيــة المصـــرية للتصميـم الانشـائى ومواصفات التنفيذ :

يتم عمل التصميم الانشائى للرصف طبقا لطريقة شركة « شل » ، وهى طريقة مرضية ، كما أن مواصفات التنفيذ يتم اعدادها بالاسترشاد بمواصفات (الاشتو) .

الا أن بعض الطرق التى تظهر بها عيوب بعد فترة وجيزة من انشائها ، يرجع ظهورها الى ما يأتى :

- ضعف الاشراف على التنفيذ بما لا يضمن التطبيق السليم للمواصفات .

- بعض المعدات المستخدمة فى الانشاء قديمة ومتخلفة .

- نقص الخبرة الكافية فى أعمال انشاء الطرق لدى بعض الشركات غير المتخصصة فى هذا المجال ، رغم قيامها بتنفيذ العديد من مشروعات الطرق .

- عدم التزام الشركات المنفذة باجراء التجارب الواردة فى المواصفات للتأكد من سلامة المواد والتنفيذ .

صيانة الطرق :

تعتبر الطرق الجيدة وسلامة المرور عليها ، اساسا لضمان كفاءة المرور والنقل ، مما يؤدى الى انخفاض تكاليف النقل ، وما يترتب على ذلك من دعم للاقتصاد القومى .

لذلك يتطلب الامر تنظيم وتطوير صيانة شبكة الطرق بالجمهورية ، لرفع كفاءتها وتأمين سلامة المرور عليها ، والا ساءت حالتها وارتفعت تكاليف صيانتها ، بل قد يتطلب الامر اعادة انشائها ، مع ما يتكلفه ذلك من مبالغ باهظة .

الاسلوب المتبع حاليا فى صيانة الطرق المرصوفة :

تتبع الهيئة العامة (قطاع الطرق البرية) ثمانى مناطق ، تشرف على الطرق المقسمة والطرق الرئيسية المرصوفة ، يبلغ طولها حوالى ١٠٨٠٠ كيلو متر .

وتتولى المناطق اعمال الصيانة الخفيفة ، وتقوم بأعمال الاصلاحات السريعة وترميم الحفر والمطبات ، وتركيب علامات الارشاد ، وعمل الخط الأبيض للطرق المرصوفة .

كما تقوم المناطق باقتراح تقوية الطرق التى تسوء حالتها ، أو تزداد كثافة المرور والاحمال عليها .

بالنسبة للطرق الاقليمية التابعة للحكم المحلى :

تقوم ادارة الطرق بالمحافظات بصيانة الطرق الاقليمية المرصوفة والترابية - والطرق الترابية هى الجزء الاكبر من أطوال هذه الطرق - وتتبع هذه الادارات الاسلوب المتبع فى صيانة الطرق التابعة للهيئة ، من حيث الصيانة الخفيفة والصيانة الجسيمة . وقد ساءت حالة الطرق الاقليمية المرصوفة والترابية ، للنقص الشديد فى العمالة المدربة والمعدات الحديثة اللازمة لصيانة الطرق ، بالاضافة الى قلة الاعتمادات المخصصة لهذا الغرض .

انشاء الطرق حاليا والجهات القائمة به :

تقوم هيئة الطرق البرية والمائية بوضع خطة انشاء الطرق فى مصر لعدة سنوات ، ويتم التنفيذ على مراحل طبقا للخطة الموضوعة ، وفى حدود الاعتمادات المالية المتاحة .

وتقوم وزارة التعمير وتنمية المدن الجديدة ، بوضع خطة لانشاء مجموعة من الطرق فى مناطق التعمير بمنطقة القنال والساحل الشمالى ومنطقة سيناء .

قدرة الانشاء الحالية :

توجد حاليا ٦ شركات للقطاع العام تقوم بتنفيذ عمليات الطرق ، منها ٤ تتبع وزارة النقل ، و٢ تتبع وزارة التعمير وتنمية المدن الجديدة . ويقدر حجم الاعمال التى تقوم بها هذه الشركات خلال العام بحوالى ٧٠ مليون جنيه ، علما بان التكاليف التقديرية لتنفيذ الكيلو متر الواحد تتراوح مابين ٥٠٠٠٠ و ٨٠٠٠٠ جنيه ، حسب ظروف وطبيعة المنطقة التى يمر بها الطريق .

المشاكل التى تعترض الشركات القائمة :

- نقص المعدات والأجهزة الحديثة التى تعاون على تشغيل الطرق على مستوى فنى عال .

- نقص المهندسين الفنيين ذوى الخبرة ، وكذلك العمالة الفنية المتخصصة لتشغيل المعدات الحديثة .

ومما لا شك فيه ، أن هناك طرقاً جيدة يتم تنفيذها فى مواقع متعددة من انحاء الجمهورية ، الا أنه توجد ايضا طرق تم تنفيذها ، وما زالت قائمة بحالة غير جيدة ، أو أن عمرها الافتراضى قصير ، بحيث يستدعى الأمر صيانتها وتقويمها بعد اعادة انشائها .

ويمكن ان ترجع اسباب ذلك الى الآتى :

× طرح بعض مشروعات الطرق فى المناقصة العامة ، دون أن يتم تجهيز الدراسات الخاصة بها بالقدر الكافى من الناحية الفنية . ويرجع ذلك الى : نقص اعداد المهندسين والفنيين بهيئة الطرق البرية والمائية ، وكثرة مشروعات الطرق المطلوبة منها فى أوقات قصيرة ، وكذلك العجز فى الاشراف الفنى على التنفيذ .

× نقص المعدات الحديثة المملوكة لشركات القطاع العام والخاص .

× العجز فى العمالة الفنية المدربة لتشغيل المعدات الحديثة ، وعدم توافر الخبرة لدى الاعداد الحالية القائمة بالتنفيذ فى بعض المواقع .

× تعدد الهيئات المشرفة على اعداد وتنفيذ الطرق ، مثل : هيئة الطرق البرية والمائية ووزارة التعمير وتنمية المدن الجديدة ، واجهزة الحكم المحلى . دون أن تكون هناك ادارة على مستوى عال تتبع الحكومة المركزية ، لمراجعة ومراقبة دراسة وتنفيذ مشروعات للطرق فى انحاء الجمهورية ، والعمل على مسايرة التطورات الحديثة فى الدراسة والتنفيذ .

متوسط حجم الحركة اليومية حتى عام ٢٠٠٠ على شبكة الطرق الرئيسية

بالنسبة لنقل البضائع :

تقدير المتوسط اليومى لحجم المرور فى السنة عام ٢٠٠٠ على شبكة الطرق الرئيسية بالنسبة لسيارات النقل :

تقدير الحجم الكلى للاستهلاك السلعى عام ٢٠٠٠ :

بنيت التقديرات على اساس حساب معدلات استهلاك الفرد من الانتاج الزراعى والانتاجى الصناعى عام ١٩٧٥ ، وذلك بالنسبة لكل سلعة من السلع المختلفة ، سواء بالنسبة للانتاج المحلى أو بالنسبة لما يتم استيراده من هذه السلع ، وبتقييم معدل استهلاك الفرد عام ١٩٧٥ لأى من هذه السلع ، وتقدير الزيادة المتوقعة فيه حتى عام ٢٠٠٠ ، ثم تقدير الاستهلاك الكلى من كل سلعة عام ٢٠٠٠ .

وقد تم تقدير متوسط مسافات نقل كل سلعة من مراكز الانتاج الى مناطق الاستهلاك وبالتالى تحديد الحجم الكلى المتوقع نقله عام ٢٠٠٠ بالنسبة لكل سلعة .

ويتبين من الجدول الوارد فى الصفحة التالية ، ان الحجم المنقول على الطرق من الاستهلاك السلعى الاجمالى يمثل نسبة ٧٥٪ عام ٧٥ ، و٧٦.٢٪ عام ٨٠ ، و٥٥.٤٪ عام ١٩٨٥ أى انه بينما يزداد الحجم المنقول على الطرق من ١٩٨٠ الى ١٩٨٥ كمقدار ، الا أنه كنسبة مئوية من الحجم الكلى المنقول ينقص بحوالى ٢١٪ ، نظرا للتحسينات المقرر ادخالها على السكك الحديدية والنقل المائى ، لرفع كفاءتهما بالقدر الذى يمكنهما من استيعاب المنقولات المفروض نقلها بواسطتهما اقتصاديا .

لماذا فرضنا ان الاستمرار فى تنفيذ مشروعات تحسين كفاءة السكك الحديدية والنقل المائى حتى عام ٢٠٠٠ ، سيؤدى الى امكان استيعابها لحوالى ٥٠٪ من الحجم الكلى المنقول - فانه من المفروض أن تستوعب شبكة الطرق ، كوسيلة نقل ، ال٥٠٪ الاخرى من الحجم الكلى المنقول ، والمقدرة بحوالى ٢٣٠٠٠ مليون طن . كم .

مقارنة الحجم المنقول على شبكة الطرق عام ٢٠٠٠ وعام ١٩٨٥ :

ويتبين من التحليل السابق أن الحجم المتوقع نقله على شبكة الطرق عام ٢٠٠٠ يمثل حوالى ١.٧٨ مرة مثل الحجم المقدر نقله على الشبكة عام ١٩٨٥ .

ثانيا : بالنسبة لنقل الركاب :

تقدير المتوسط اليومى لنقل الركاب عام ٢٠٠٠ على شبكة الطرق الرئيسية :

تقدير حجم السلع المنقول على الطرق فى عام ٢٠٠٠

م	السلعـــــــــة	المتوسط السنوى لاستهلاك ١٩٧٥	المتوسط السنوى لاستهلاك ٢٠٠٠	الاستهلاك السنوى الكلى عام ٢٠٠٠ مليون طن	متوسط مسافة	الحجم المتوقع عام ٢٠٠٠ مليون طن . كم
١	القمح والدقيق	١٥٢.٨	١٧٥	١١.٤٠	٢٥٠	٢.٨٥٠
٢	قصب السكر والسكر	١٨.٦	٢٨	٢.٣٧	٩٠٠	٢.١٣٣
٣	الذرة	٨٠	٨٠	٥.٢٠	١٥٠	٠.٧٨٠
٤	الأرز	٥٨.٦	٥٨.٦	٣.٨٠	٢٦٠	٠.٩٨٨
٥	الذرة العويجه	٢٤	٢٤	١.٥٦	٨٠٠	١.٢٤٨
٦	الفول والعدس	١١	١١	٠.٧	٦٠٠	٠.٤٢٠
٧	الاسمنت	١٠٠	٢٩٦	١٩.٢٤	٤٠٠	٧.٦٩٦
٨	الاسمدة	٣٠٠	٥٠٠	٤.٢٥	٧٠٠	١٠.٩٠٠
		(للفدان)	(للفدان)			
٩	القطن والمنسوجات	–	–	٠.٥٠	٤٥٠	٠.٢٢٥
١٠	الحديد والصلب	٤٤	١٠٠	٦٥.٠	–	٩.٣٩٧
١١	مواد البناء	٧٥٠	١٥٠٠	٩٧.٥٠	٢٠٠	١٩.٥٠٠
١٢	مواد اخرى	٢٦٢	٤٧٥	٣٠.٨٨	١٠٠	٣.٠٨٨

توزيع الحجم الكلى للاستهلاك السلعى عام ٢٠٠٠ على وسائل النقل المختلفة

تسيير وتوزيع الحجم الكلى للمنقولات على وسائل النقل المختلفة عام ١٩٨٥

الوسيلة	السكك الحديدية لعام			النقل على الطرق لعام			النقل المائى لعام		
	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٨٥	١٩٧٥	١٩٨٠	١٩٨٥
مليون طن .كم	٢١٩٠	٢٨٧١	٧٩٠٠	١٢٢٠٦	١٦٣٤٨	١٦٨٤٩	١٨٨٨	٢٣٣٦	٥٦٦١
النسبة المئوية الحجم الكلى	٥٣.٤	٪١٣	٪٢٦	٪٧٦.٢	٪٧٦.٢	٪٥٥.٤	٪١١.٦	٪١٠.٨	٪١٨.٦

حساب معدلات الزيادة السنوية فى الفترة ١٩٨٥/٧٦ فى اجمالى أطوال الرحلات المقطوعة يوميا :

نوع المركبة	اجمالى اطوال الرحلات المقطوعة		
	١٩٧٦ (كم / يوم)	١٩٨٠ (كم / يوم)	١٩٨٥ (كم / يوم)
سيارات ركوب (خاصة واجرة)	٨,٢٢٠٠٠	٨.٧٩٧٠٠٠	١٤,٢٥٠٠٠٠
سيارات أوتوبيس	٢٨٠٠٠٠	٧٥٩٠٠٠	١,٠٣١٠٠٠

ويتبين من ذلك ، ان نسبة الزيادة المتوقعة فى اجمالى اطوال الرحلات اليومية بالنسبة لسيارات الركوب وسيارات الاتوبيس فى الفترة ١٩٧٦/ ١٩٨٠ هى ٣١ ٪ ، ٣٠ ٪ ، بينما تقدر هذه النسبة فى الفترة ١٩٨٥/١٩٨٠ بحوالى ٣٠ ٪ ، ٣٦ ٪ .

أى ان متوسط الزيادة السنوية فى أطوال الرحلات المقطوعة يوميا فى الفترة ١٩٨٥/٧٦ هو حوالى ٦٪ ، ٦.٥٪ بالنسبة لسيارات الركوب وسيارات الاتوبيس على التوالى .

تقدير اجمالى اطوال الرحلات اليومية المتوقعة سنة ٢٠٠٠ لسيارات الركوب والاتوبيس :

بافتراض ان معدلات الزيادة السنوية فى اجمالى اطوال الرحلات المقطوعة يوميا بالنسبة لسيارات الركوب سيرتفع الى ٩٪ فى الفترة ٢٠٠٠/٨٥ ، نتيجة للزيادة المتوقعة فى المتوسط السنوى للدخل ، ومايتبعه من زيادة فى السيارات الخاصة وللسبب نفسه ، ستظل معدلات الزيادة السنوية بالنسبة لسيارات الاتوبيس ثابتة خلال هذه الفترة ، حيث يتحول عدد من ركاب الاتوبيس الى استعمال سيارات الأجرة والسيارات الخاصة ، بينما تقابل هذه الزيادة الثابتة بالزيادة اللازمة فى عدد وحدات الاتوبيس ، وكذلك عدد الرحلات لتحسين الخدمة ، من حيث درجة التكدس والفترة الزمنية بين كل رحلة والرحلة التى تليها ..

فان اجمالى اطوال الرحلات المقطوعة يوميا فى عام ٢٠٠٠ سيكون ٣٣.٤٨٧.٥٠٠ كم / يوميا ، وحوالى ٢.٠٣٦.٢٢٥ كم / يوميا بالنسبة لسيارات الركوب وسيارات الاتوبيس .

مقارنة اجمالى اطوال الرحلات اليومية المتوقعة عام ٢٠٠٠ بالرحلات المقدرة عام ١٩٨٥ بالنسبة لسيارات الركوب والأتوبيس .

سيارات الركوب :

مما سبق يتبين ان اجمالى اطوال الرحلات اليومية المتوقعة على الشبكة عام ٢٠٠٠ تقدر بحوالى ٣٣.٤٨٧٥٠٠ كم / يوميا ، بينما تقدر هذه القيمة بحوالى ١٤.٢٥٠.٠٠٠ كم / يوميا عام ١٩٨٥ .

وعليه فمن المتوقع ان يكون اجمالى اطوال الرحلات اليومية المتوقعة على الشبكة عام ٢٠٠٠ مساويا ٢.٣٥ مرة مثل عام ١٩٨٥ .

سيارات الاتوبيس :

وبينما يقدر اجمالى اطوال الرحلات اليومية عام ٢٠٠٠ بالنسبة للاتوبيس بحوالى ٢.٠٣٦.٢٢٥ كم / يوميا ، فان هذه القيمة تبلغ ١.٠٣١.٠٠٠ كم / يوميا عام ١٩٨٥ .

أى أن جملة اطوال الرحلات اليومية عام ٢٠٠٠ بالنسبة لسيارات الاتوبيس تساوى ١.٩٧ مرة مثل عام ١٩٨٥ .

دراسة كفاءة الشبكة الحالية

ومقارنتها بالحجم المتوقع عليها حتى عام ٢٠٠٠

يتضح من دراسة المتوسط اليومى لحجم المرور المتوقع عام ٢٠٠٠ على شبكة الطرق الحالية ، مدى الحاجة الى زيادة كفاءة طرق الشبكة الحالية ، طبقا لما يلى :

- ان طريق القاهرة /الاسكندرية الزراعى ، سوف يكون فى حاجة الى ٢.٧ مرة مثل كفاءته الحالية فى بعض المناطق ، وفى مناطق اخرى مرتين فقط .
- ان طريق القاهرة / الاسكندرية الصحراوى ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته ١.٦ مرة .
- أن طريق القاهرة / الاسماعيلية (الزراعى الى بلبيس) سيكون فى حاجة الى زيادة كفاءته ١.٥ مرة .

– ان طريق الاسماعيلية / بور سعيد الحالى (حارتين) سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءة ١.٣ مرة .

– ان طريق بنها / بور سعيد ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته بين بنها والمنصورة الى ٢.٨ مرة ، وبين المنصورة ودمياط الى ١.٥ مرة .

– ان طريق طنطا / دمياط ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءة الوصلة بين المحلة الكبرى وطنطا الى مرتين .

– ان طريق طنطا / الزقازيق ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته ١.٢ مرة .

– ان طريق قليوب / طنطا عن طريق شبين الكوم ، سوف يكون فى حاجة الى زيادة كفاءته فى المنطقة بين قليوب وشبين الكوم الى ١.٨ مرة .

– ان طريق الوجه القبلى ، سيكون فى حاجة الى زيادة كفاءته على النحو التالى :

× فيما بين القاهرة والعياط الى ٢.٤ مرة .

× فيما بين العياط وبنى سويف الى ١.٧ مرة

× فيما بين بنى سويف والمنيا ١.٣ مرة .

أما باقى شبكة الطرق ، فانها ستكون كافية حتى عام ٢٠٠٠ ، ولا تحتم الزيادة المطلوبة اللجوء الى توسيع الطرق ، انما يكفى رفع كفاءة الصيانة فى جزء منها ، والآخر عن طريق التوسع ، أو انشاء طريق بديل .

زيادة كفاءة شبكة الطرق

تتمثل زيادة كفاءة الطريق فى اتجاهين :

الاتجاه الرأسى : ويكمن فى جودة الانشاء ورفع مستوى الصيانة .

الاتجاه الافقى : ويتم بالتوسع فى عرض الطريق ، أو انشاء وصلات بديلة .

وقد تم وضع خطة انشاء الطرق حتى عام ٢٠٠٠ ، سواء بالنسبة للطرق السريعة ، أو طرق الدرجة الأولى ، أو طرق الدرجة الثانية ، وتهدف هذه الخطة الى مقابلة احتياجات النقل اللازمة للتطور الاقتصادى والاجتماعى والسياسى والأمن الداخلى والخارجى ، طبقا للتوقعات المنتظرة فى مرحلة السلام المقبلة ، وخلال مدة الخطة . وحتى يمكن تنفيذ اهداف الخطة وتحقيق العائد الاقتصادى من انشائها والاستفادة الكاملة منها ، مع ضمان سلامة المرور عليها والراحة النفسية لمستعملى هذه الطرق – فان الامر يستلزم ان يتم تنفيذ هذه الطرق طبقا للمواصفات الفنية الحديثة ، مع تلافى العيوب التى حدثت فى الماضى .

متطلبات شبكة الطرق الرئيسية والمشروعات المقترحة حتى عام ٢٠٠٠ :

محور القاهرة / الاسكندرية :

ويفى بمتطلبات حجم المرور بالنسبة لهذا المحور طريقان رئيسان هما : طريق القاهرة /الاسكندرية الزراعى ، وطريق القاهرة /الاسكندرية الصحراوى ، وهناك قصور متوقع فى كفاءة كل منهما عام ٢٠٠٠ .

ويقترح توسيع طريق مصر / الاسكندرية الصحراوى الى طريق مزدوج ذى حارتى مرور فى كل اتجاه ، وذلك لمقابلة الزيادة المقدرة فى حجم المرور عليه حتى سنة ٢٠٠٠ ، وكذلك لتحويل الزيادة بالنسبة للحركة المباشرة من القاهرة الى الاسكندرية المقدرة على الطريق الزراعى .

ولمقابلة باقى الزيادة فى حجم المرور على الطريق الزراعى ، يقترح تطوير وتحسين واستكمال انشاء طريق ثالث ، من امبابه الى الاسكندرية ، عن طريق الدلنجات وابو المطامير ، يستوعب المرور الطوالى من محافظات الوجه القبلى الى الاسكندرية .

المحور الجنوبي (القاهرة / اسوان) :

القطاعات من (القاهرة / العياط) ، (العياط / بنى سويف) ، (بنى سويف / المنيا) يقترح ازدواج هذه القطاعات من القاهرة الى المنيا ، وذلك لامكان استيعابها لحجم المرور المقدر عليها عام ٢٠٠٠ .

محور القاهرة / الاسماعيلية :

هناك طريقان رئيسيان على هذا المحور هما : طريق (القاهرة / بلبيس / الاسماعيلية) الزراعى ، (طريق القاهرة / الاسماعيلية) الصحراوى .

والطريق الأول ذو حارتى مرور ، بينما يتكون الطريق الثانى من اربع حارات مرور (طريق مزدوج) .

وبينما يزيد قطاع الطريق الصحراوى عن احتياجات حجم المرور سنة ٢٠٠٠ ، فان الطريق الزراعى لن يفى باحتياجات المرور عليه فى هذه السنة ، ولذلك يقترح ازدواج هذا الطريق قبل عام ٢٠٠٠ .

طريق بنها / دمياط :

يقترح ازدواج قطاعات هذا الطريق ، وهى : بنها / المنصورة / دمياط ، لاستيعاب الحجم المقدر عليه للمرور عام ٢٠٠٠ .

طريق طنطا / دمياط :

يقترح ازدواج قطاعات هذا الطريق التى لم يتم ازدواجها ، وهى (المحلة الكبرى / طنطا) ، (طنطا / دمياط) .

طريق بنها / الزقازيق :

يقترح ازدواجه الى أربع حارات مرور فى الاتجاهين (حارتين فى كل اتجاه) .

طرق قليوب / شبين الكوم / طنطا :

يقترح ازدواجه الى أربع حارات فى الاتجاهين (حارتين فى كل اتجاه) .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسات السابقة وما جرى فى المجلس من مناقشات فانه يوصى بما يلى :

* تؤثر حالة شبكة الطرق مباشرة على تكاليف النقل عليها ، اذ ان سوء حالتها يؤدى الى قصر العمر الانتاجى للوحدات المتحركة ، وزيادة استهلاكها من قطع الغيار والوقود ، وكذلك اطالة زمن الرحلة ، مما يؤثر على الاقتصاد القومى . وتنال اعمال صيانة الطرق فى كل دول العالم اعظم الاهتمام ، اذ تعتبر كفاءة الطرق وسلامة المرور عليها أساسا لضمان كفاءة المرور . لذلك ينبغى زيادة الاعتمادات المخصصة لصيانة الطرق وتقويتها حتى يمكن استكمال قطاعات الرصف المختلفة للطرق .

* يجب تحديد مناطق عمل سيارات النقل حمولة ١٣ طن خارج الطرق العامة حتى لا تتعرض شبكة الطرق لتأثيرها الهدام ، حيث انها تقلل من عمر الطريق وبالتالى تزيد من تكاليف صيـانة الطرق واصلاحها .

لذلك يجب ، بالنسبة للتعاقدات الجديدة على استيراد سيارات النقل، الالتزام بعدم تجاوز الحمل المحورى عن ١٠ طن ، والحمل على البوجى عن ١٦ طن .

وللمحافظة على شبكة الطرق الحالية من الانهيارات وزيادة تكاليف الصيانة ، يمكن وضع وحدات تفتيش متنقلة عند نقط المرور وعند التقاطعات الموصلة المدن ، مزودة بموازين سهلة الاستعمال .

* ضرورة مراقبة تنفيذ قانون المرور ، وعدم السماح بزيادة حمولات السيارات عن الحمولات المقررة ، وكذلك عدم السماح بزيادة عروضات الاحمال وارتفاعها عن المسموح به طبقا لقانون المرور .

* ضرورة تنفيذ احكام قانون الطرق العامة رقم ٨٤ لسنة ١٩٦٨ ، على جميع اجزاء الطرق ، سواء داخل المدن أو خارجها ، والتوصية لدى الجهات الادارية للتشديد فى مراقبة تنفيذ هذا القانون للمحافظة على سلامة الطرق ومنع الحوادث .

* لتأمين سلامة المرور على شبكة الطرق البعيدة عن العمران ، يلزم انشاء تليفونات إغاثة تكون على ابعاد ٥ كم ، وكذلك انشاء مراكز اسعاف وورشة صغيرة مجهزة بالآلات والمعدات اللازمة لاسعاف الركاب والسيارات ، وتنشأ على ابعاد ٥٠ كم .

* ان تتولى الهيئة العامة للطرق البرية والمائية ، دون غيرها ، مسئولية تخطيط الطرق الرئيسية وطرق الدرجة الأولى ، وعمل الدراسات والبحوث اللازمة لها ، وكذلك الاشراف على التنفيذ واستلام العمليات بعد انتهاء تنفيذها . كما يلزم تدعيم الهيئة بالعدد المطلوب لها من المهندسين والفنيين ، مع رفع كفاءتهم العلمية .

* عمل دراسات مكثفة على جميع مناطق المحاجر فى الجمهورية

لمواد الرصف المختلفة ، سواء لانشاء جسر الطريق أوطبقات الاساس أو الطبقات السطحية ، وتحديد مواقع هذه المحاجر على الخرائط الجغرافية ، ودراسة استعمال مواد الرصف القريبة من مواقع انشاء الطريق ، بعد تحسين خواصها بالوسائل الفنية المناسبة .

* معاونة شركات القطاع العام ، وتمكينها من الحصول على المعدات الحديثة ، فى مجال تنفيذ اعمال الطرق ، مع الزام شركات القطاع العام والخاص باستعمال احدث المعدات والاجهزة . وعلى أن يتم تقييم ووضع حدود معينة لشركات القطاع الخاص ، بحيث لا تسند اليها اعمال الا فى نطاق امكاناتها من المعدات الحديثة والفنيين المتخصصين فى أعمال رصف الطرق .

* انشاء مراكز لتدريب العمالة الفنية اللازمة لقيادة وتشغيل وصيانة المعدات الميكانيكية والكهربائية ، الالكترونية الحديثة فى مجال انشاء وصيانة الطرق .

* انشاء معهد لبحوث النقل ، يختص باعداد الدراسات طبقا لاحدث النظم ، بالنسبة للتخطيط لانشاء الطرق واستخداماتها وصيانتها ، وتطوير استخدام مواد الرصف نوعا وكيفا ، وكذلك دراسة احدث نظم المرور ، وعلاقة ذلك بسلامة الركاب ، وصيانة المنقولات .

* عمل قائمة بشركات الطرق التى يمكن اسناد اعمال انشاء أو رصف اليها ، مع تحديد امكانات كل شركة بحيث لا يسند اليها من الأعمال سوى ما يدخل فى قدرتها .

* ادخال نظام تدريب لطلبة البكالوريوس بكليات الهندسة فى مركز تدريب الطرق .

* فصل هيئة الطرق البرية والمائية الى هيئتين متخصصتين ، لاختلاف النوعية المطلوبة فى كل منهما .

× العناية بالطريق داخل المدن من ناحية جودة الانشاء والصيانة ، حيث أن سوء حالة الطرق فى المدن يعتبر من العوامل المؤثرة فى حركة المرور بداخلها ، وبالتالى ما يحدث بها من اختناقات .

* العناية بدراسة موضوع تلوث البيئة الناتج عن عادم السيارات ، وتلافى أسبابه ، سواء بالنسبة لنوع الوقود أو نوع الالات ، مع بحث الوسائل الكفيلة بتجنب اضراره .

* العمل على فصل حركة النقل البطئ عن حركة النقل على الطرق ، إما بانشاء طريق خاص للنقل البطئ أو بإنشاء طرق بديلة تخصص للنقل البطئ .

أما بالنسبة لسلامة المرور على الطرق وتحسين الخدمات عليها ، فيوصى بالآتى :

* تنفيذ الكبارى العلوية اللازمة للطرق السريعة والطرق الرئيسية ، لفصل حركة المرور عند التقاطعات مع المجارى المائية ، أو خطوط السكك الحديدية ، أو الطرق الفرعية ضمانا لانسياب حركة المرور ، وتلافيا للحوادث التى تقع عند هذه التقاطعات . وكذلك عمل ممرات علوية أو سفلية للمشاة العابرين للطرق أمام المناطق السكنية المجاورة للطرق السريعة .

* مراعاة رصف أكتاف الطرق ، سواء بالنسبة لتلك التى ستنفذ مستقبلا ضمن الخطة ، أو الطرق القائمة حاليا ، مع اعطاء الأولوية للطرق الصحراوية ، وبحيث يكون لون رصف سطح اكتاف الطريق متميزا عن لون نهر الطريق نفسه ، وذلك للاقلال من حوادث الطرق .

× الاهتمام بدراسة حوادث المرور على الطرق ، وعمل الاحصائيات اللازمة وتحليلها ومعرفة اسبابها .

× تحديد أقصى وأقل سرعة للمرور على الطريق ، بدراسة السرعات الفعلية التى تمر بها السيارات ، مع الأخذ فى الاعتبار دراسة حركة النقل البطئ والتى تقلل من كفاءة الطريق . على أن يتم تثبيت اللافتات الدالة على هذه السرعة بالطريق للالتزام بها ، وبالتالى مراقبة سرعة السيارات بواسطة الاجهزة الحديثة .

* وضع علامات الارشاد ، والتحذير ، وتنظيم المرور المناسبة والكافية بطول الطريق ، مع ازالة جميع العلامات التجارية من داخل قطاع الطريق لاعطاء الجدية الكاملة لاحترام علامات المرور .

* اضاءة تقاطعات الطرق الهامة ليلا ، للاقلال من حوادث المرور عند هذه التقاطعات ، مع العناية بتمهيد جوانب الطريق وازالة الحفر والتشوهات ، والعمل على زراعة ميول الطريق الترابية .

* تطوير وسائل الخدمات على الطريق ، وذلك بانشاء الاستراحات والمواقف النموذجية .

الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

الاتصالات السلكية واللاسلكية - من تليفونات وتلغرافات وتلكس ونقل معلومات - هى الجهاز العصبى لمختلف الانشطة : صناعية وتجارية وسياحية واقتصادية وزراعية وغيرها .

ومن هنا تأتى أهمية دراسة الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية فى مصر حتى عام ٢٠٠٠ .

وفيما يلى الخطوط العامة لهذه الاستراتيجية :

× توفير الخدمة التليفونية والتلغرافية والتلكس ونقل المعلومات كما وكيفا باستخدام احدث التكنولوجيات الحالية والمستقبلة ، بالقدر الذى تسمح به الاستثمارات والقدرة الفنية المتاحة ، والمعدلات المعقولة فى التوسعات المختلفة ، بحيث لا تقل الكثافة التليفونية - والتى هى نسبة عدد التليفونات - الى عدد السكان فى عام ٢٠٠٠ ، والمقدر بحوالى ٦٠ مليون نسمة ، عن ٧ ٪ ، وهى نسبة متواضعة اذا ما قورنت بالدول المتقدمة . ومعنى ذلك أن عدد التليفونات فى الجمهورية يجب أن يصبح ٤.٥ مليون تليفون حتى عام ٢٠٠٠ ، فى حين يقل حاليا عن أربعمائة الف تليفون ، وان الكثافة التليفونية حاليا أقل من ١٪ .

* رفع درجة كفاءة الاتصال التليفونى بالنسبة للمشترك ، عن طريق ما يأتى :

- استخدام السنترالات الالكترونية بدلا من جميع السنترالات طراز « روتارى » . وبالنسبة للقاهرة يستبدل طراز « كروسبار » عند ٥٠٪ من العمر الافتراضى ، بسنترالات الكترونية ذات البرامج المخزونة لمزاياها المتعددة .

- ادخال نظم التراسل الرقمى والتى عم انتشارها عالميا ، وتتميز بخلوها نسبيا من التداخل والشوشرة والتشويه .

- التخلص من مشاكل شبكة التوزيع وتركيبات عدد المشتركين ، وذلك بالصيانة الجيدة لشبكة كوابل ربط السنترالات ، واستبدال التالف منها ، وما لا يرجى اصلاحه .

- توافق معدات واجهزة التوسعات والانشاءات الجديدة مع المستخدم حاليا ، ولهذا يجب انجاز خطة سريعة قصيرة الأمد ، لتحسين خدمة الاتصالات ، وخاصة فى القاهرة الكبرى ، قبل البدء فى الإعداد للخطة الرئيسية طويلة الأمد حتى عام ٢٠٠٠ .

وسيحقق ذلك ما يأتى :

- انشاء سجلات محققة ودقيقة للشبكة الحالية ، مما يسهل التخطيط للمستقبل وتنفيذ مشروعات الخطة الرئيسية .

- تحسين استخدام الامكانات المتوفرة من سنترالات ومسارات الربط بينها وغير ذلك .

- جعل بيانات الحركة أكثر انطباقا للواقع .

- التشخيص الدقيق لطبيعة المشاكل ، وامكان تجنب حدوثها .

- جعل القطاعات المستفيدة حاليا بالاتصالات اكثر قبولا لخدمات وتسهيلات هيئة المواصلات ، وترغيب قطاعات أخرى .

- يجب وضع الخطة الرئيسية لشبكة الجمهورية على أساس أنها نظام واحد ، بدلا من تقسيمها الى : سنترالات وتراسل وشبكة وعدد مشتركين .. الخ ، وذلك لامكان مراقبة وملاحظة ومتابعة أداء الشبكة فى جميع مستوياتها ، والكشف عن مناطق قصور الاداء ، وتحديد اسبابه ، وكذلك التنسيق بين أقسام التشغيل والصيانة والهندسة ، للحصول على أفضل اداء للشبكة . ويمكن تحقيق ذلك بانشاء مراكز فرعية لأداء الشبكة عند مواقع استراتيجية منها ، وتخصيص مركز رئيسى للتنسيق بينها ، وهذا هو المتبع عالميا .

- ادخال احدث التكنولوجيات الحالية والمستقبلية ، وذلك باستخدام

السنترالات الالكترونية ، ذات نظم البرامج المخزونة ، والنظم التليفونية الرقمية ، ونظم نقل المعلومات . مع استخدام تكنولوجيات الدوائر المندمجة الكبيرة والميكروبروسيسور (كلما امكن ذلك) .

– التصنيع المحلى ، بما فى ذلك تصنيع قطع الغيار وجميع مستلزمات الصيانة . ويوجد حاليا بالجمهورية شركات لتصنيع وانتاج سنترالات كروسبار ، وكوابل وعدد تليفونية يمكن تطويرها وتوسيعها ، وانشاء غيرها لانتاج السنترالات الالكترونية ذات البرنامج المخزون ، مع البدء بنظام السنترالات النصف الكترونية (أى ذات التقسيم المكانى) لفترة خمس سنوات ، ثم البدء فى تصنيع السنترالات الرقمية الالكترونية الكاملة ذات التقسيم الزمنى .

والجدير بالذكر أن حجم المعدات المطلوبة حتى عام ٢٠٠٠ ورؤوس الأموال المطلوبة لها ، يكفى لقيام صناعة ناجحة تعتمد على التسويق المحلى أساسا ، كما هو موضح بالجداول الواردة فى الصفحة التالية وما بعدهـــا .

– العناية بالتدريب على التكنولوجيا الحديثة فى مجال الاتصالات ، واعداد الكوادر اللازمة من المتخصصين فى جميع المستويات ، والمحافظة على استمرار هذه الكوادر وعدم تسربها ، وبذلك يمكن القيام بالتشغيل والصيانـــة والرقابة والتخزين بأعلى كفاءة ممكنة فى التوسعات والمنشآت الجديدة .

– أن تهدف الاستراتيجية الى وجوب تخطيط طويل الأمد ، يؤدى الى توفير عائد كاف لتغطية النفقات ومتطلبات التنمية ، حتى يمكن الوصول الى اكتفاء ذاتى ، دون الحاجة الى مصادر تمويل خارجية . ويأتى ذلك عن طريق التوافق بين التعريفة والانفاق ، مع قدرة المشتركين على الدفع ، وهذا يتطلب اعادة النظر فى التعريفة الحالية .

ويشير التنبؤ بحجم شبكة الاتصال التليفونى عام ٢٠٠٠ ، الى أن عدد الخطوط التليفونية سوف يصل الى حوالى ٤,٥ مليون خط ، وذلك لتحقيق الكثافة التليفونية المطلوبة وهى ٧ ٪ .

وبالنسبة للتلكس : سيكون التزايد المتوقع مقاربا للزيادة التليفونية . وستزاد أجهزة التلكس بنفس معدل الزيادة فى المعدات التليفونية وتصل فى عام ٢٠٠٠ الى حوالى مائتى الف جهاز تلكس .

وبالنسبة لشبكات نقل المعطيات ، فمن المتوقع ان يرتفع الطلب عليها بمعدل أعلى وأسرع من الطلب على التليفونات ، ذلك لأن أنظمة نقل المعطيات (البيانات بأنواعها المختلفة والتعليمات والأوامر والقرارات والانذار عند الخطر والتحكم ونقل القياسات من بعد وغير ذلك) تعتبر الجهاز العصبى لمختلف الأنشطة بالدولة ، من صناعية وتجارية وانتاجية واقتصادية وسياحية .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم وما دار فـى المجلس من مناقشات ، يوصى بالآتى :

* توفير الخدمة التليفونية والتلغرافية والتلكس ونقل المعطيات كما وكيفا لكل من يرغب من المواطنين ، مع استخدام أحدث التكنولوجيات الحالية والمستقبلية بالقدر الذى تسمح به الاستثمارات والامكانات الفنية المتاحة .

* انجاز خطة سريعة قصيرة الأمد لتحسين الخدمة ، وخاصة فى القاهرة الكبرى ، قبل البدء فى الخطة الرئيسية طويلة الأمد حتى عام ٢٠٠٠ ، لأن ذلك سوف يؤدى – (بالاضافة الى تحسين الخدمة التليفونية فى الشبكة الحالية – الى التشخيص الدقيق لطبيعة المشاكل وامكان تلافى حدوثها ، وخلق سجلات دقيقة للشبكة الحالية ، وجعل بيانات الحركة أكثر مطابقة للواقع ، وكل ذلك يسهـل التخطيط للمستقبل ، هذا بالاضافة الى ايجاد جو من الثقة فى تخطيط الهيئة يمكنها من الحصول على تمويل للخطة الرئيسية .

* وجوب اعتماد الهيئة فى خططها على الاسس التى وردت فى التقرير النهائى لدراسة الجدوى ، والتى قام بها خبراء متخصصون عالميون ومصريون .

* ادخال التكنولوجيات والنظم الحديثة المستقرة عالميا والمستكملة التطوير – تدريجيا – للاستفادة من مزاياها الفنية والاقتصادية . وذلك باستخدام السنترالات الالكترونية ذات البرامج المخزونة ، والنظم التليفونية الرقمية ، ونظم نقل المعطيات الحديثة . مع مراعاة الأولويات الاقتصادية عند التخطيط .

* الاهتمام بالتصنيع المحلى ، بما فى ذلك تصنيع قطع الغيار

اعداد التليفونات المضافة كهدف (بخلاف العدد الفرعية) فى الاعوام من ١٩٨٠ الى ٢٠٠٠ فى كل من القاهرة والاسكندرية ومنطقة القناة والوجه البحرى والوجه القبلى مقدرة بالالف

المكان	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	من ١٩٨٥ الى ١٩٨٩	من ١٩٩٠ الى ١٩٩٤	من ١٩٩٥ الى ١٩٩٩	المجموع
القاهرة	٢١,٧٥٣	٣١,٥٢٧	٥٠,٩٢٧	٧٨,١٦٧	٩٦,٨٤٥	٥٧٨,٤٨٢	٤٦٦,١٥٤	٦٨٣,٨٣٦	١٨٠٧,٦٩١
الاسكندرية	٣,٩٤٦	٧,٨٤٨	٣١,١٣٩	٣٢,٤٧٧	٣١,٨٢٠	١٦٢,٣٨٠	١٤٨,٦٢٤	٢٠٥,٢٢٥	٦٢٣,٤٥٩
منطقة القناة	٢,٨٠٥	٤,٤٨٥	٥,٦٤٣	١٠,٩٧٦	١٥,٩٩٨	١٦٢,٦٧٨	١٢١,٤٦٠	١٤٩,٩٧٠	٤٧٤,٠١٥
الوجه البحرى	١٠,١٥٨	١٢,٩٠٠	١٦,٣٥٣	٢٢,٨٩٠	٣٦,٢٤٦	٢٥٠,٦٨٨	١٥٩,٣٨٠	٢٣٦,٩٢٠	٧٤٥,٥٣٥
الوجه القبلى	٤,٩٨٦	٥,٨٦٥	٧,٥٤٧	١١,٥٦٩	١٦,٤٦٤	١٠٨,٥٢٣	٦٣,٤٨٠	١١٢,٠٩٠	٣٣٠,٥١٤
المجموع	٤٣,٦٣٨	٦٢,٦٢٥	١١١,٦٠٩	٥٦,٠٧٩	١٩٧,٣٧٣	١٢٦٢,٧٥١	٩٥٩,٠٩٨	١١٨٨,٠٤١	٣٩٨١,٢١٤

هذا مع العلم بأن عدد التليفونات المقدر تواجدها فى نهاية عام ١٩٧٩ هو ٢٢١,٤٣٧ بالقاهرة ، ٦٧,٨٠٣ ، بالاسكندرية

رؤوس الأموال المطلوبة فى الأعوام من ١٩٨٠ الى ٢٠٠٠
مقدرة بملايين الجنيهات المصرية

المكان	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	من ١٩٨٥ الى ١٩٨٩	من ١٩٩٠ الى ١٩٩٤	من ١٩٩٥ الى ١٩٩٩	المجموع
القاهرة	١١٨,١٥٦	١٢٠,٤٢٠	١٨٧,٦٠٨	١٥٦,٨١٤	٢٠٢,٧١٧	١٠٣٨,٩٢٢	١٧٠٧,٤٣٣	٢١٧٢,٩٩٣	٥٧٠٥,٠٥٣
الاسكندرية	٦٠,٢٧٠	٥٢,٤٧١	٧٤,٤٠٨	٧٧,٢٧١	٦٥,٥٧٨	٣٥٦,٣٣٣	٥٩٧,٢٢٢	٦٦٧,٢٨٠	١٩٥٠,٨٣٣
منطقة القناة	١٩,١٠٦	١٤,١٦١	٤١,٢٢١	٣١,٥٤٨	١١,٧٤٢	٣٧٧,٥٠٩	٣٥٠,٨٧٧	٤٨٦,٩٨٨	١٣٣٣,١٥٢
الوجه البحرى	٢٧,٨٥٦	٤٥,٠٦٦	٧٥,١٧٥	٨٨,٧١١	٦٤,٢٥٤	٤٧٠,٣٩٨	٥٩٤,٧٣٠	٧٥٧,٩٨٨	٢١٢٤,١٧٨
الوجه القبلى	١٨,١١١	١٦,٨٢٧	٤٢,١٧٠	٣٨,٧١٩	٣١,٨١٠	٢٦٤,٠٠٥	٢٥٣,٤٨١	٣٨٢,٢١١	١٠٤٦,٨٣٤
المجموع	٢٤٣,٤٩٩	٢٤٨,٩٤٥	٤٢٠,٥٨٢	٣٩٢,٥٦٣	٣٧٦,١٠١	٢٥٠٧,١٧٦	٢٥٠٣,٧٣٣	٤٤٦٧,٤٦٠	١٢١٦٠,٠٥٠

بيان السنترالات المطلوبة (سواء بانشاء الجديد أو بالتوسع مبينا سعتها بعدد الخطوط (بالألف) وذلك من عام ١٩٨٠ الى عام ١٩٩٩

المكـــان	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	من ١٩٨٥ الى ١٩٨٩	من ١٩٩٠ الى ١٩٩٤	من ١٩٩٥ الى ١٩٩٩	المجموع
القـــاهـــرة	٦٧,٤٠٠	١٣٦,٠٠٠	١٥٠,٠٠٠	١١٦,٣٠٠	٩٥,٠٠٠	٥٤٩,٥٠٠	٦٤٧,٢٠٠	٣٨١,٠٠٠	٢١٤٢,٤٠٠
الاســكـنـدريـة	١١,٩٥٠	٦٥,٥٠٠	٦١,٢٠٠	٥٢,١٥٠	٢٩,١٠٠	١٨٠,٨٠٠	١٩٨,٩٠٠	١٨١,٧٥٠	٧٨١,٣٥٠
الـــوجـــه البحرى	١٨,٨٠٠	٥,٠٠٠	٧,١٠٠	٢٨,٧٠٠	٢٠,٦٠٠	١٣,١٠٠	٠٩٨,٩٠٠	٨٢,١٠٠	٣٥٦,١٠٠
الــوجــه القبــلى	٣٨,٧٠٠	١٠,٠٠٠	٢٤,٥٠٠	٤٦,٣٠٠	٤٩,٠٠٠	٢٤١,٨٠٠	١٨٧,٣٠٠	٢٠٨,٦٠٠	٨٠٦,٢٠٠
منطقـــة القنـــاة	٢١,٠٠٠	—	١٠,٠٠٠	٣٣,٠٠٠	٢٠,٨٠٠	١٩٦,٢٠٠	١٣٥,٦٠٠	١٢٤,٥٠٠	٥١١,١٠٠
المجمـــوع	١٥٧,٨٥٠	٢١٦,٥٠٠	٢٥٢,٨٠٠	٢٧٦,٤٥٠	٢١٤,٥٠٠	١٢٥٢,٢٠٠	١٢٤٨,٩٠٠	٩٧٧,٩٥٠	٤٥٩٧,١٥٠

يوجد بالقاهرة حاليا سنترالات محلية سعة ٢١٩,٤ الف خط فقط

الطلبات المحلية والدولية المقدرة حتى عام ٢٠٠٠ التلغرافية
والتلكس وكذلك عدد الخطوط التليفونية

البيـــــان	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٩	١٩٩٤	١٩٩٩
الطلبات المحلية :								
خطوط تليفونية بالمليون	١,٠٨٠	١,١٦٧	١,٢٧١	١,٤٠٠	١,٥٤٨	٢,١٤١	٣,٠٩٩	٤,٤٨١
مجموع عدد الكلمات التلغرافية الصادرة (بالمليون)	١٧٤,٧٦٠	١٨٣,٧٠٢	١٩٢,٥٠٨	٢٠١,٣٤٨	٢١٢,٥٥	٢٣٢,٢٣٧	٢٥٠,٤٩٥	٢٧٠,٣٨٥
مجموع برقيات التلكس (مقدرة بملايين الدقائق)	٦,٤٩٧	٧,٢٢٠	٧,٩٦٥	٨,٧٧١	٩,٦١٩	١٣,٨٦٢	٢٠,٤٢١	٧١,٠١٣
الطلبات الدولية :								
مجموع المحادثات التليفونية (مقدرة بملايين الدقائق)	٢٧,٣٢٧	٢٩,٣٧٢	٣١,٥٦٩	٣١,٩٣٢	٣٧,٣٥٨	٥٣,٥٨٣	٧٨,٢٨١	١١٥,٦٧١
مجموع عدد الكلمات التلغرافية (مقدرة بالمليون)	٢٦٤,٧٣٦	٢٧٥,٦١٦	٢٨٣,٦٣٥	٢٩٨,٧١٦	٣١٥,١٨٣	٣٨٥,٤٤٠	٤٧٧,٧٧٤	٥٩٢,٠٨٥
مجموع برقيات التلكس (مقدرة بملايين الدقائق)	١٢١,١٥٢	١٢٩,٧١٣	١٣٨,٨٨١	١٤٨,٦٩٨	١٦٢,٨٧٨	٢٢٩,١٧٦	٣٣٠,٧٣١	٤٧٤,٨٥٧

وجميع مستلزمات الصيانة . كما يجب تطوير الشركات المحلية الصانعة لمنتجات الاتصالات ، مع اعداد المتخصصين من الباحثين القادرين على هذا التطوير ، ويتطلب ذلك تدعيم مركز بحوث المواصلات حتى يتمكن من القيام بهذا الاعداد .

* العناية بالتدريب ، وخاصة التدريب على التكنولوجيا والنظم الحديثة فى مجال الاتصالات ، واعداد الكوادر اللازمة من المتخصصين فى جميع المستويات ، والمحافظة على استمرارها وعدم تسربها ، حتى يمكن القيام بالتشغيل والصيانة والرقابة وتخزين قطع الغيار بأعلى كفاءة ممكنة .

* وجوب انشاء مراكز فرعية لادارة الشبكة فى مواقع استراتيجية منها ، وتخصيص مركز رئيسى للتنسيق بينها ، حتى يمكن التحكم في الشبكة ومراقبتها وملاحظتها فى جميع مستوياتها ، للكشف عن مناطق قصور الأداء وتحديد أسبابه والعمل على تجنبه ، وحتى يمكن التنسيق بين أقسام التشغيل وأقسام الصيانة والهندسة . وكذلك يمكن تنسيق خطط الطوارئ عند تعطيل سنترال كبير مثلا .

* تزويد أجهزة السنترالات بوسائل تحكم اتوماتيكية ، يتم تشغيلها عن طريق أجهزة قياس الحركة ، مستخدمين فى ذلك الحاسبات الالكترونية ، حتى يمكن تجميع وتحليل بيانات دقيقة عن الحركة وعن التنبؤات لها ، وخاصة فى الايام غير العادية ، مثل الاجازات والأحداث ذات الأهمية القومية .

* استبدال سنترالات طراز الروتارى – والتى تسبب سوء الخدمة نظرا لانتهاء عمر معظمها وبطء عملها وعدم إمكان قيامها بالاتصال الاتوماتيكى (فى اتصالات الترنك) وارتفاع تكلفة صيانتها – بسنترالات الكترونية ، ويفضل أن يتم ذلك قبل نهاية عام ١٩٨٢ .

* وضع تخطيط طويل الأمد يؤدى الى توفير عائد كاف لتغطية النفقات ومتطلبات التنمية ، حتى يمكن الوصول الى اكتفاء ذاتى دون الحاجة الى مصادر تمويل خارجية ، ويتأتى ذلك عن طريق توافق بين التعريفة والانفاق مع قدرة المشتركين على الدفع ، وهذا يتطلب اعادة النظر فى التعريفة الحالية .

* ضرورة التنسيق الدقيق بين المرافق مثل : المبانى والمجارى والانارة وغيرها ، والعمل على عدم تداخلها ، حتى لا تؤدى الى حدوث أعطال وسوء خدمة ، قد تصل الى استحالة الاصلاح الفورى .

* تحرير قطاع الاتصالات اداريا وماليا ، حتى يمكن ان يدار بأسلوب يتلاءم مع طبيعة اعماله ، ويستقل باصدار اللوائح التى تحكم وتنظم تلك الأعمال فى اطار السياسة العامة للدولة ، فيتمكن من تنفيذ مشروعاته وتشجيع العمالة الفنية المتخصصة والاحتفاظ بها .

مستقبل النقل فى سيناء

يرتبط تعمير سيناء ارتباطا وثيقا بتوفير وسائل النقل اللازمة والمناسبة للخدمات المطلوبة ، سواء للتعدين أو الزراعة أو السياحة أو الصناعة ، أو أى نشاطات أخرى ، ومن هنا تظهر أهمية النقل والمواصلات .

مراحل دراسة وسائل النقل بسيناء

المرحلة الأولى :

ويتم خلالها اصلاح المرافق التى كانت موجودة فعلا قبل عام ١٩٦٧ واعدادها للاستعمال بحالة جيدة .

المرحلة الثانية :

وتشمل دراسة مشروعات النقل المطلوبة ، على اساس دراسات التعمير المختلفة ، واحتياجاته الجديدة من وسائل النقل .

المرحلة الثالثة :

تطوير الوسائل الحالية والمطلوبة للمشروعات الجديدة ، بحيث تصل

الى الكفاءة التى تسمح باستيعاب تطور النقل للسنوات المقبلة .

وسائل النقل قبل عام ١٩٦٧ :

السكك الحديدية :

كان فى سيناء خطان :

أ – خط القنطرة – العريش – رفح – غزة : ويبلغ طوله ٢٢٠ كم ، ويسير موازيا للساحل الشمالى .

ب – خطر القنطرة – الشط : ويبلغ طوله ٩١ كم ، ويسير موازيا لقناة السويس على الجانب الشرقى .

وقد انشئ الخط الأول خلال الحرب العالمية الأولى ، فى القطاع الشمالى ، ليربط بين القنطرة والعريش ، فرفح ، فغزة . واستمر ملكا لانجلترا حتى عام ١٩٤٧ ، حيث اشترته الحكومة المصرية . ويبدأ الخط اصلا من الفردان غرب قناة السويس ، ثم يعبر القناة على الكوبرى الحديدى المتحرك ، ويسير بعدها على خط القنطرة – الشط حتى محطة القنطرة شرق ، وهى المحطة الرئيسية للركاب والبضائع ، وتضم الادارة الجمركية لمنطقة سيناء وغزة . وبعد القنطرة يسير الخط فى المنطقة الشمالية موازيا للساحل الشمالى ، مارا بمنطقة البردويل . وكان هذا الخط عرضة فى كثير من مواقعه لسفى الرمال ، مما كان يعرض الحركة عليه لكثير من المعوقات . وقد بذلت جهود وتجارب كثيرة لمكافحة هذه الرمال ، ولكنها لم تات بنتيجة الا مداومة رفع الرمال التى تتراكم على الخط بصفة مستمرة .

أما الخط الثانى ، فقد كان موازيا للجانب الشرقى من قناة السويس ، ويربط ما بين القنطرة شرق والشط فى الجهة المقابلة للسويس . وقد تم انشاؤه خلال الحرب العالمية الثانية بمعرفة سكك حديد مصر ، لحساب القوات البريطانية . ولم يكن على هذا الخط محطات هامة ، غير محطة الشط نفسها ، والتى كانت تستغلها الجيوش البريطانية فى تشوين المعدات والآلات الحربية اثناء الحرب ، واصبحت بعدها عديمة الفائدة . وقد قامت القوات الاسرائيلية برفع هذا الخط واستخدام قضبانه كتسليح لخط بارليف .

ولم تكن على خط القنطرة – العريش – رفح – غزة ، حركة تذكر منذ آلت ملكيته لسكك حديد مصر وحتى عام ١٩٦٧ ، الا بالنسبة للنقليات الحربية والعسكرية نظرا لطبيعة مساره خلال منطقة صحراوية ، بالاضافة الى أن وجود اسرائيل منع استمرار الخط حتى سوريا ولبنان .

مشروعات الخطوط الحديدية

عندما تم اكتشاف الفحم فى منطقة المغارة بوسط سيناء ، قامت السكك الحديدية بدراسة اختيار مسار خط يربط بين المغارة وخط – الشط ، عند المحطة المقابلة لمحطة الاسماعيلية ، ويسير فى الاتجاه الشرقي حتى منطقة المناجم بالمغارة ، ثم رؤى امتداده حتى الحدود الشرقية . وما زال هذا المشروع فى دور التخطيط .

شبكات الطرق :

كان فى منطقة سيناء طرق يبلغ طولها ١٥٨٥ كيلو متر مرصوفة ، و ١١١ كيلو متر طرق ترابية . ومن أهم هذه الطرق :

– طريق الفردان – القنطرة شرق – العريش – رفح : ويبلغ طوله ٢٣٢ كم ، وكله مرصوف بعرض ٦ أمتار ، وكان يطلق عليه الطريق الشمالى .

– طريق الاسماعيلية – أبو عجيلة : ويبلغ طوله ٢٠٠ كم ، مرصوف بعرض ٦ أمتار ، ويسمى الطريق الأوسط .

– طريق القنطرة شرق – الشط – أبو زنيمة – الطور – رأس نصرانى : ويبلغ طوله ٥٤١ كم ، منـها ٤٣٠ كم مرصوفة ، و١١١ كم ترابى .

هذا ، وقد تبين من بعض الخرائط المصورة عن طريق القمر الصناعى ، أن قوات الاحتلال الاسرائيلى انشأت طريقا مرصوفا فى المنطقة ما بين رأس محمد وطابا . ومع أنه لا توجد بيانات كافية عنه ، الا أن بعض الخرائط أوضحته على اساس أنه طريق دولى .

الموانى :

لم يكن لسيناء « موانى » تذكر ، وانما كانت توجد بعض الاسكلة التى تستخدم للاغراض الحربية ، فيما عدا الطور ، فقد كان بها رصيف لرسو بواخر الحجاج .

المطارات :

كانت جميع المطارات فى سيناء للاغراض العسكرية ، وان كان

مطار العريش يستخدم للاغراض المدنية ، الى جانب بعض المطارات الصغيرة بمناطق انتاج البترول على الخليج وفى منطقة دير سانت كاترين .

مواجهة احتياجات المستقبل للنقل :

يحتاج وضع خطة نقل مستقبلية لسيناء إلى إتمام الإجراءات الاتية :

– دراسة خطط التعمير لتحديد أوجه استخدام الأراضى وتخصيصها : مناطق زراعية ، أو صناعية ، أو تعدينية ، أو سياحية وترفيهية .

– وضع تصور لحجم السكان واهتماماتهم ، عن طريق دراسة بيولوجية للمنطقة .

– تحديد نوعيات المشروعات التى تحتاج لحركة نقل كبيرة ، وتحديد مراكزها الانتاجية قبل مشروعات التوسع الزراعى ومشروعات السياحة وذلك للتعرف على حجم الانتاج وتدبير وسائل النقل اللازمة .

– تحديد التخطيط التجارى ، لامكان تحديد المسارات المطلوبة ، سواء للربط بداخل البلاد أو لأغراض التصدير .

على أنه يمكن النظر فى التخطيط والاعداد لتنفيذ مشروعات النقل الآتية فى المراحل القادمة :

السكك الحديدية :

– انشاء الخطوط الحديدية الآتية :

* خط القطاع الشمالي بطول	٢٠٠ كم
* خط القطاع الاوسط بطول	٢٠٠ كم
* خط القطاع الجنوبى بطول	٢٠٠ كم
* خط شرق القناة ويمتد من الشمال الى الجنوب ويربط الخطوط الثلاثة	١٠٠ كم

وتقدر التكاليف الاجمالية لانشاء هذه الخطوط الاربعة بمبلغ ١٦٠ مليون جنيه ، منها ٥٠ مليون جنيه بالنقد الأجنبى .

ويتم تحديد مسارات هذه الخطوط فى ضوء الاحتياجات الفعلية بعد التعرف على جميع مشروعات التنمية لسيناء . أما الأمر العاجل الذى يمكن اتخاذه بعد العودة لسيناء ، فهو رفع الرمال التى تغطى الخط الحالى وصيانته ، واعادة تشغيله بصفة مؤقته لحين الاستقرار على مسار محدد للخطوط الحديدية المطلوبة مستقبلا .

وبالنسبة للطرق فانه يلزم ترميم واعادة رصف الطرق التى كانت مرصوفة قبل عام ١٩٦٧ على النحو التالى :

– ترميم واعادة رصف ١٥٨٥ كيلو متر .

– رصف الاجزاء الترابية بمسافة ١١١ كيلو متر .

هذا بالاضافة الى ترميم واعادة رصف الطريق الواقع غربى خليج العقبة ، بطول حوالى ٢٩٠ كيلو ، وقد انشئ بعد عام ١٩٦٧ .

ويقدر اجمالى التكاليف لمشروعات النقل على الطرق بمبلغ ٤٣ مليون جنيه ، منها ٥ , ٥ مليون نقد أجنبى .

وسوف تخدم هذه الشبكة أغراض مناطق التعمير لحين التعرف على احتياجات المنطقة حسب مشروعات التعمير .

النقل البحرى :

يتعين دراسة ما يلى :

– انشاء ميناء العريش على الساحل الشمالى ، ويحتاج ذلك الى دراسة جدوى عن مدى ما يحققه هذا المشروع من عائد اقتصادى .

– توسيع وتطوير ميناء الطور على مدخل خليج السويس ، مع ايجاد خطوط عبارات فيما بين السويس والطور ، لخدمة المناطق السياحية بجنوب سيناء ، وخدمة ما قد يوجد من مشروعات تعمير بهذه المنطقة مستقبلا .

المطارات :

تنحصر المعلومات الخاصة بالمطارات الحالية بسيناء فيما جاء باتفاقية السلام ، عن وجود مطارين عسكريين يتم تحويلهما الى مطارين مدنيين لخدمة حركة التجارة . ويتطلب تحويل المطار الحربى الى مطار مدنى بعض التعديلات فى الخدمات .

كذلك فان المطارات الحربية الرئيسية الموجودة بسيناء ، يمكن تطويرها بحيث تخدم الأغراض المدنية . وذلك بالاضافة الى اعادة استخدام المطارات الصغيرة المنتشرة فى سيناء عند مناطق انتاج البترول ، وعند دير سانت كاترين .

بيان اطوال الطرق فى سيناء

خط سير الطريق	مرصوف	ترابى	جملة
١- طريق الاسماعيلية / ابو عجيله (طريق الوسط)	٢٠٠		٢٠٠
٢- طريق ابو عجيلة / مفارق القسيمة	١٠		١٠
٣- طريق مفارق القسيمة / القسيمة	٢٩		٢٩
٤- طريق الفردان / القنطرة شرق	٢٦		٢٦
٥- طريق القنطرة شرق / العريش (الطريق الشمالى)	١٥ -		١٥٦
٦- طريق ميدان بئر الحمة	٢٢		٢٢
٧- طريق العريش / رفح	٥٠		٥٠
٨- ابو عجيلة / العريش	٥٠		٥٠
٩- طريق من بير لحفن / الى الحسنه	٧٠		٧٠
١٠- طريق من القنطرة شرق	١٧٥		١٧٥
١١ - طريق الشط / ممر متلا	٣٦		٣٦
١٢ - طريق من رأس نصرانى الى شرم الشيخ	٢٥		٢٥
١٣- طريق شرم الشيخ / الطور	٩٩		٩٩
١٤- طريق الطور / وادى فيران	٧٠		٧٠
١٥ طريق ابو زنيمه / عسل	٦٧		٦٧
١٦- طريق الحسنة / القسيمة بما فيها وصلة طلعة البدن	٧٥		٧٥
١٧- طريق سدر الحيطان / نخل	٦٠		٦٠
١٨- طريق وصلة رفح الماسورة الى رفح البلد	٥		٥
١٩- طريق داخلية لمعسكرات الجيش بالعريش	١٠		١٠
٢٠- وصلات بطريق العريش / الطيرة الى مخازن الجيش	٧		٧
٢١ - وصلة من ناحية شرم الشيخ للجيش	١		١
٢٢- طريق ممر متلا - سدر الحيطان	٣٠		٣٠

تـــابع

خط سير الطريق	مرصوف	ترابى	جملة
٢٣- طريق جنوب البحيرات المره / وادى الجدى	٧٧		٧٧
٢٤ - طريق وادى المليز - بير تمادة	٤٤		٤٤
٢٥- وصلة سعير بالجفجافه	١٧		١٧
٢٦- وصلة المساعيد	١١		١١
٢٧- طريق وادى الحاج / رأس مسله	٩		٩
٢٨- طريق الطيران من كيلو ٤٧ الطريق الشمالى	٣		٣
٢٩- وصلة من كيلو ٢٢ الطريق الوسط	٦		٦
٣٠- وصلة سدر الحيطان / الحسنه	٧٦		٧٦
٣١ - طريق من وادى البروك	٥		٥
٣٢ - وصلة رفح البحر	٨		٨
٣٣ - وصلة سد الروافع	٢		٢
٣٤ - طريق من معدية الكوبرى الى الشط	١٠		١٠
٢٥- طريق الشط / عسل ٦٠ كيلو - طريق ابو زنيمه / وادى فيران ٥١ كيلو		١١١	١١١
٣٦- من كيلو ١٣٨ طريق الوسطانى الى منجم الفحم بجبل المغارة	٤٦		٤٦
٢٧- معسكرات بير تماده	٧		٧
٣٨- القاعدة العسكرية الميدانية بطريق الشرق	١٠		١٠
٣٩- طريق من ك ٢٠ طريق الاسماعيلية/ القنطرة شرق الى مخزن الذخيرة	١٠		١٠
٤٠- وصلة من طريق الشط / القنطرة عند ك ٤٧	٦		٦
٤١- وصلة طلعة البدن	٦		٦
٤٢ - مفارق القسيمة / العوجة	٧		٧
٤٣ - وصلة المقضبة من طريق ابو عجيلة العريش	٣		٣
الجملة	١٥٨٥	١١١	١٦٩٦

المؤشرات العامة لسياسة السكك الحديدية حتى عام ٢٠٠٠

تعتبر سكك حديد مصر من أقدم السكك الحديدية فى العالم ، وهى أولى السكك الحديدية فى أفريقيا وآسيا ، حيث بدأ انشاء أول خط حديدى فى عام ١٨٥٢ .

ولقد كانت السكك الحديدية تمثل عنصرا فعالا اساسيا فى خدمة الاقتصاد القومى ، باعتبارها أهم وسائل النقل فى بلدنا ، سواء فى مجال خدمة الركاب أو البضائع .

واستمر هذا الحال الى أن قلت الاستثمارات المتاحة لها اعتبارا من عام ١٩٦٢ ، فاخذت تعانى من التخلف فى مجالات الصيانة والتجديد والاحلال .

ويختلف مرفق السكك الحديدية عن باقى مرافق النقل البرية والبحرية والجوية ، فى كونه يحمل على عاتقه مسئوليات واعباء متعددة ، فهو مسئول عما يلى :

– الطريق للقطارات (الخطوط الحديدية والكبارى وغيرها) .
– الوحدات المتحركة من قاطرات وعربات .
– أجهزة الصيانة للخطوط الحديدية وللوحدات المتحركة من ورش وقطع غيار .
– نظم الاشارات التى تحكم مسير القطارات .
– نظم سلامة وأمن مسير القطارات .
– نظم الاشراف المركزى على حركة مسير القطارات .

ونظرا لان هذه النواحى المختلفة تكون فى مجموعها البنيان الاساسى لمرفق السكك الحديدية كوحدة متكاملة ، لذلك كان من الضرورى ان تعامل جميعها على قدم المساواة من حيث الاهتمام ، فحجب الاهتمام عن أى من هذه النواحى فى أى وقت ، يؤثر تأثيرا مباشرا وعاجلا على كفاءة المرفق .

ويحتاج مرفق السكك الحديدية الى الاستمرار فى توفير الامكانات المالية لتنفيذ كافة المشروعات فى مختلف مكوناته ، حيث أن أى تخلف فيها يؤدى الى تراكم ومضاعفة التخلف ، بحيث تصبح القدرة على العودة الى الوضع الصحيح أمرا بالغ الصعوبة وباهظ التكاليف .

حالة المرفق وخطة الانقاذ ٧٦ / ١٩٨٠

فى مطلع الخطة الخمسية (٧٦– ١٩٨٠) كان الموقف بالنسبة لمختلف المكونات الرئيسية لمرفق السكك الحديدية وما آل اليه الحال على النحو التالى :

× الخطوط الحديدية (السكة) : يبلغ اجمالى اطوال الخطوط الطوالى التى تسير عليها قطارات الهيئة حوالى ٥٠٠٠ كم ، منها حوالى ٢٠٠٠ كم انتهى عمرها المقرر ، واصبح هذا الجزء متخلفا عن الجديد أى بنسبة ٤٠ ٪ منها ، علما بأن اقصى امكانات الهيئة للتجديد سنويا هى ٢٠٠ كم ، حيث ان عملية التجديد تحكمها الفترات التى تسمح بها حركة القطارات على الخطوط .

× الكبارى : اصبح الكثير من الكبارى – ومنها الرئيسية على النيل والملاحية على الرياحات والمجارى المائية الأخرى – فى حاجة ماسة الى التجديد العاجل .

× عربات الركاب : ظل عدد العربات المملوكة للهيئة ثابتا بدون زيادة على مدى ١٥ عاما . وكانت الهيئة تنقل حوالى ١٠٠ مليون راكب ، ثم ارتفع العدد الى ٣٠٠ مليون راكب . فضلا عن أن عددا كبيرا من هذه

العربات تجاوز عمره ٢٠ عاما ، وبعضها تجاوز الخمسين عاما .

فمثلا اسطول الدرجة الثالثة كان عدده ٦٢٤ عربة فى عام ١٩٧٥ مقابل ٦٩٦ عام ١٩٦٠ ، ومن هذا العدد ٣٨١ عربة تجاوز عمرها العشرين عاما فى الوقت الحاضر ، أى بنسبة ٦١٪ – مما ادى الى الزحام الخانق بالقطارات ، فضلا عما اصابها من تلف جسيم بسبب هذا الزحام .

× القاطرات : أما بالنسبة لقوة الجر ، وهى عصب السكة الحديد ، فان الصورة خطرة للغاية ، إذ انه خلال العامين القادمين حتى عام ١٩٨٢ ، فان عدد الجرارات التى ينتهى عمرها المقرر ٣١٨ من اسطول الجر ، وقدره ٣٨٤ جرارا ، أى بنسبة حوالى ٨٣٪ .

× الصيانة (للخطوط الحديدية والوحدات المتحركة) : بالنسبة لصيانة الخطوط الحديدية ، فان حالة السكة ليست على المستوى المطلوب ، ويرجع ذلك الى أن الهيئة ما زالت تعتمد الى حد كبير على النظام اليدوى ، فى الوقت الذى اصبح تدبير العمالة المدربة لهذا النوع من العمل امرا غير ميسور ، حتى وصل العجز فى هذه العمالة الى حوالى ٣٠ ٪ والى ٦٠ ٪ بالنسبة لمهندسى السكة .

وبالنسبة لصيانة الوحدات المتحركة ، فان الهيئة لم تتمكن من تطوير ورشها والتى يرجع تاريخ بعضها الى ١٠٠ عام ، واصبحت عاجزة تماما عن مواجهة الصيانة على الوجه المطلوب .

× قطع الغيار : أما بالنسبة لقطع الغيار ، ففى الوقت الذى وصلت فيه حالة الوحدات المتحركة إلى هذا الحد من حيث العمر ، مما يتطلب بالضرورة توفير قطع الغيار اللازمة لهذا الاسطول المتهالك المحمل باعباء فوق طاقته ، الا أن كل ما أمكن للهيئة الحصول عليه من قطع الغيار لم يتجاوز ٣٠٪ من الاحتياجات الاساسية الضرورية ، وذلك على مدى السنوات الخمس من عام ٧٠ حتى عام ١٩٧٥ .

× نظم الاشارات : بقى نظام الاشارات على ما هو عليه منذ انشاء السكة الحديدية ، وهو النظام الميكانيكى الذى يعتمد على المجهود العضلى لعامل البلوك ، لجذب الملاوينات وردها فى كشك البلوك لتشغيل التحاويل والسيمافورات ، ويعتمد على استخدام الكيروسين لاضاءة السيمافورات ليلا . وما زال خط القاهرة / الاسكندرية – وهو الشريان الرئيسى الذى يربط العاصمتين ، والذى ينقل عليه ٥٠٪ من حجم النقل بالسكة الحديد – يعمل بهذا النظام البدائى ، فيما عدا ١٤ كم فقط بين القاهرة وقليوب ، من اجمالى طول هذا الخط وقدره ٢١٠ كم . وهذه المسافة القصيرة هى كل ما امكن للهيئة تنفيذه ، حيث تم تغيير النظام الميكانيكى للاشارات الى النظام الكهربائى الاتوماتيكى على هذا الجزء من الخط .

× نظم سلامة وأمن القطارات : لم تتمكن الهيئة من تنفيذ أى من النظم العالمية الحديثة ، التى تكفل سلامة حركة مسير القطارات ، وتحول دون الآثار الجسيمة التى قد تترتب على الخطأ البشرى ، سواء كان من عامل البلوك أو سائق القطار .

× نظام الاشراف على حركة مسير القطارات : من النظم الاساسية الواجب توفرها لدى المسئولين عن اعمال الحركة بالسكك الحديدية فى مختلف ارجاء العالم ، ما يسمى بنظام المراقبة المركزية على حركة مسير القطارات (أو نظام الكونترول) .

ولقد كان هذا النظام موجودا بالفعل منذ الثلاثينات ، وكان يغطى الخطوط المفردة الهامة . وفى الخمسينات وضعت الهيئة مشروعا يغطى كل شبكة الخطوط الحديدية فى الهيئة ، مع التنفيذ على مراحل بدءا بمنطقة القاهرة ، الا ان هذا المشروع تغير تماما . وبعد مرور ربع قرن أو يزيد تعطل ما سبق تنفيذه بالنسبة لمنطقة القاهرة ، ولم ينفذ اى جزء اخر فى المشروع . وبذلك اصبحت السكة الحديدية بدون هذا الجهاز الهام الاساسى – الذى لا يكون هناك أى سبيل للاشراف على مسير القطارات بدونه .

مما تقدم يتضح مدى التدهور الخطير الذى اصاب مختلف المكونات الاساسية لهذا المرفق ، نتيجة لعدم تنفيذ برامج الاحلال والتجديد ، ويرجع سبب ذلك الى ضآلة الاستثمارات التى اتيحت للهيئة منذ عام ١٩٦٠ وحتى عام ١٩٧٥ .

ولقد بدأت الاستثمارات فى تلك الفترة فى كل من عامى ٦٠ ، ١٩٦١ بمبلغ ٢٥ مليون جنيه ، ثم تناقصت الاستثمارات حتى تراوحت بين ٨ ، ٩ ، ١٠ مليون جنيه فى بعض السنين .

وقد بلغ المتوسط السنوى للاستثمارات فى تلك الفترة (١٩٦٠/ ١٩٧٥) نحو ١٥.٤ مليون جنيه ، بما يماثل ٥٩٪ مما طلبته الهيئة خلال تلك الفترة وقدره ٢٦ مليون جنيه سنويا . وبينما كانت الاسعار العالمية تتزايد عاما بعد عام ، فان الاستثمارات التى اتيحت للهيئة كانت فى تناقص مستمر .

ولقد بدأ موقف الاستثمارات المتاحة للهيئة فى التحسن ، اعتبارا من عام ١٩٧٦ .

ويبلغ المتوسط السنوى للاستثمارات خلال السنوات الخمس (٧٦ / ١٩٨٠) حوالى ٧٥ مليون جنيه بالسعر الرسمى ، وهو يبلغ ثلاثة امثال ما كان متاحا للهيئة عام ١٩٦٠ . الا أن الزيادة الكبيرة فى الاسعار خلال العشرين سنة الماضية ، لا تجعل الزيادة التى طرأت على الاستثمارات الفاعلية المرجوة .

وتعتبر الفترة الاخيرة من احرج الفترات فى تاريخ سككنا الحديدية التى أوشكت على الدخول فى مرحلة الشلل التام اعتبارا من عام ١٩٧٦، نتيجة لتوقف اعمال الصيانة ومشروعات الاحلال والتجديد .

ولقد أمكن للهيئة وضع خطة لانقاذ هذا المرفق خلال الفترة مابين ٧٦/١٩٨٠ .

ونوضح فيما يلى ما اتخذ من اجراءات بالنسبة لمختلف مكونات هذا المرفق :

– بالنسبة للخطوط الحديدية : أمكن خلال السنوات الاربع (١٩٧٦/١٩٧٩) تجديد ٤٢٣ كم ، بمعدل ١٠٦ كم سنويا ، أى بنسبة ٥٠٪ من الهدف الذى كانت تسعى الهيئة لتحقيقه وهو ٢٠٠ كـم فى العـــام .

ومن الصعوبات الاساسية التى واجهت عملية التجديد للخطوط الحديدية فى الفترة المشار اليها – بالاضافة الى عدم كفاية الاستثمارات – عدم توفر قوة الجر التى لم تكن تسمح بتدبير الجرارات اللازمة لتشغيل قطارات المهمات من قضبان وفلنكات ومواد التزليط وغيرها لتنفيذ برنامج التجديدات ، ولقد بدأت الهيئة فى تنفيذ برنامج لتجديد اسطول الجرارات ، مما سوف يترتب عليه فى نهاية عام ١٩٨٠ الحالى تحسن الموقف تحسنا ملموسا بالنسبة لقوة الجر .

وقد شرعت الهيئة فى تجديد خط القاهرة / الاسكندرية منذ عام ١٩٧٨ ، اخذا فى الاعتبار رفع السرعة عليه الى ١٦٠ كم / الساعة بدلا من ١٢٠ كم / الساعة ، لتقطع القطارات السريعة المسافة بين القاهرة / الاسكندرية فى حوالى ساعة ونصف . وينتظر ان يتم ذلك فى نهاية عام ١٩٨٢ .

كما قامت الهيئة بالتفاوض مع شركة المانية وأخرى فرنسية ، من بين الشركات التى تعمل فى مجال صيانة وتجديد وتركيب الخطوط الحديدية لتكوين شركتين برأس مال مشترك مع الهيئة . وتختص احداهما بالعمل بالوجه البحرى والاخرى بالوجه القبلى ، وسيكون الهدف المقرر لكل شركة تجديد ١٥٠ كم فى العام ، أى باجمالى ٣٠٠ كم سنويا . وسوف يعتمد العمل فى الشركتين المشار اليهما فى صيانة الخطوط وتجديدها وتركيبها على الطرق الميكانيكية الحديثة .

– بالنسبة للكبارى : تبدأ الهيئة خلال النصف الثانى من عام ١٩٨٠ فى وضع خطة علمية للتجديد والاحلال للكبارى القديمة ، بالاستعانة بالمكاتب الهندسية الموجودة فى مصر للتعاون مع مهندسى الهيئة فى اعداد خطة للتنفيذ .

– بالنسبة لعربات الركاب : كانت الهيئة تمتلك ٢١ عربة درجة أولى مكيفة منذ الستينات . وقد تم استيراد ١١٠ عربة درجة أولى وثانية مكيفة الهواء ، دخلت الخدمة خلال عام ١٩٧٧ .

وبالنسبة للعربات غير مكيفة الهواء (بالدرجتين الثانية والثالثة) ، فقد حصلت الهيئة خلال الفترة من عام ١٩٧٦ الى عام ١٩٧٩ على ٧٥٠ عربة ، منها ٤٥٠ من شركة سيماف ، و٣٠٠ عربة مستوردة . وهناك تعاقدات جديدة لعامى ٨٠ ، ١٩٨١ تبلغ ٩٢٠ عربة ، منها ٦٨٠ مستوردة

، و ٢٤٠ صنع شركة سيماف . أى باجمالى قدره ١٦٧٠ عربة فى نهاية عام ١٩٨١ مقابل ٨٥٠ عربة كانت كل ما تملكه الهيئة حتى عام ١٩٧٥ .

– وبالنسبة لخدمة النوم بقطارات الوجه القبلى : فان الهيئة تملك منذ الستينات ٤٨ عربة نوم ، سعة العربة ٢٢ سريرا . وتسير الهيئة حاليا فى موسم الشتاء السياحى بين القاهرة والاقصر واسوان فى الاتجاه الواحد قطار ونصف (١٧عربة) ، تسمح بنقل ٣٧٤ راكبا فى كل اتجاه يوميا .

ولمواجهة التزايد فى حركة السياحة ، فقد تعاقدت الهيئة على استيراد ٦٠عربة نوم ، ١٢ عربة نادى ، ١٢ عربة لتوليد الطاقة الكهربائية اللازمة للقطار ، وستصل هذه العربات خلال العام الحالى ١٩٨٠ . وتكفى هذه العربات لتشغيل قطارين فى كل اتجاه ، وسعة كل قطار ٢٨٨ راكب ، أى باجمالى ٥٧٦ راكبا بالقطارين .

– ولمضاعفة الخدمة على خط حلوان : فان الهيئة تنفذ مشروعا لتطوير خط حلوان ، يتكلف ١١٩ مليون جنيه ، وينفذ خلال اعوام ٧٩/ ٨٠/ ٨١ ، وذلك بهدف مواجهة الزيادة الكبيرة التى طرأت على هذا الخط الذى يضم مناطق صناعية ضخمة .

– ولمضاعفة الحركة على خط المطرية : تعاقدت الهيئة على استيراد ١٨٠ عربة ضواحى تصل خلال ١٩٨٠ . كما تنفذ الهيئة مشروع كهربة الاشارات على هذا الخط ، يتم هذا العام ايضا .

– وبالنسبة للخدمة على خط أبو قير : فقد تضاعفت الخدمة على هذا الخط منذ منتصف عام ١٩٧٧ بعد تنفيذ مشروع ازدواج الخط ، كذلك ينفذ حاليا مشروع لكهربة الاشارات على هذا الخط ليتم قبل نهاية عام ١٩٨٢ . كما تعاقدت الهيئة على استيراد ١٤٥ عربة طراز ضواحى لخدمة هذا الخط .

– أما بالنسبة لخدمة الدرجتين الأولى والثانية مكيفة الهواء على خط القاهرة / اسوان والقاهرة / الاسكندرية ، فانه بالنسبة للخط الأول كانت الخدمة المذكورة تؤدى بالقطارات المجرية التى يتسع القطار الواحد منها لـ ٢٥٨ راكبا . وبورود ١١٠ عربة فى عام ١٩٧٧ أمكن استبدال هذه الوحدات المجرية على خط الوجه القبلى بقطارات كبيرة التركيب من العربات الجديدة ، يتسع القطار الواحد لما لا يقل عن ٥٠٠ راكب أى بسعة حوالى ضعف السعة السابقة .

– وأما بالنسبة لخط القاهرة / الاسكندرية ، فان خدمة الديزل المجرية الحالية هى نفس الخدمة منذ عام ١٩٦٥ ، وتنفذ الهيئة حاليا مشروعا لاصلاح جميع الوحدات التى كانت معطلة منذ سنوات ، بحيث ينتهى اصلاح كل الوحدات المعطلة – التى كانت تمثل ٥٠٪ من عدد الوحدات – خلال العام الحالى ، مما يسمح فى موسم الصيف الحالى بازدواج الوحدات تدريجيا بضم وحدتين على بعضهما ، بحيث تصبح سعة القطار الواحد ٥١٦ مقعدا بدلا من ٢٥٨ مقعدا .

– بالنسبة للجرارات : تم فى خطـة الاحــلال حتى الان ما يأتـى :

× توريد ١١٢ جرارا خلال أعوام ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ ضمن برنامج الاحــلال .

× وفى عام ١٩٧٩ تم توريد ٢٩ جرارا لخط الواحات البحرية ، لخدمة صناعة الحديد والصلب .

وسيتم ما يأتى حتى نهاية عام ١٩٨٠ :

× توريد ٦٣ جرارا لبرنامج الاحلال . كما سيرد خلال العام نفسه ٣٢ جرارا لمضاعفة الخدمة على خط المطرية . أى انه بنهاية عام ١٩٨٠ الحالى يكون قد تم احلال ١٧٥ جرارا من الـ ٣١٨ جرارا بنسبة ٥٥ ٪ من البرنامج المستهدف .

– بالنسبة للوحدات المتحركة وصيانتها : قامت الهيئة باستقدام بيت الخبرة (Trens Mark) التابع لسكك حديد بريطانيا لعمل دراسة شاملة لهذا الموضوع الحيوى ، وعلى نفقة برنامج المعونة الفنية الذى تموله الحكومة البريطانية .

– بالنسبة لقطع الغيار : تمكنت الهيئة من الحصول على التمويل اللازم من القروض المتاحة من البنك الدولى وهيئة المعونة الامريكية وبنك التصدير والاستيراد الامريكى والقروض الالمانية الغربية ،

فضلا عن الحصص النقدية المتاحة فى الموازنة السنوية ، وبذلك امكن حل مشكلة توفر قطع الغيار الى حد كبير حتى عام ١٩٧٨ ، الا ان الحال عاد الى التدهور بالنسبة للحصة النقدية السنوية لقطع الغيار للوحدات المتحركة اعتبارا من عام ١٩٧٩ .

– وفى مجال الاشارات : تتم فى هذا المجال خطوات على طريق التطوير وهى :

× كهربة اشارات خط المطرية : ويتم هذا المشروع خلال عام ١٩٨٠ الحالى .

× كهربة الاشارات بين القاهرة / الجيزة / اوسيم : ويتم هذا المشروع خلال عام ١٩٨٠ الحالى .

× كهربة الاشارات بين قليوب / بنها : جارى العمل فى المشروع ، ويستغرق تنفيذه ٣,٥ سنة ، ويتم فى نهاية عام ١٩٨٢ .

× كهربة الاشارات بين بنها / الاسكندرية : جارى العمل فى المشروع ، ويستغرق تنفيذه ٣,٥ سنة ، ويتم فى نهاية عام ١٩٨٢ .

× كهربة الاشارات بخط أبو قير : ويتم العمل فى نهاية عام ١٩٨٢.

وتقوم الهيئة حاليا باعداد الدراسات الخاصة بكهربة الاشارات بخط امبابه / ايتاى البارود ، وكذلك الدراسات الخاصة بزيادة كفاءة خط الوجه القبلى بين سوهاج والاقصر ، وكهربة الاشارات على خط الوجه القبلى بين القاهرة واسيوط ، وعلى خط بنها / الزقازيق /الاسماعيلية .

وينتظر اتمام هذه الدراسات قبل نهاية العام الحالى .

– فى مجال توفير عوامل الامان لمسير القطارات :

× الربط الثلاثى : أدخلت الهيئة فى عام ١٩٧٦ نظام الربط الثلاثى على خط القاهرة / الاسكندرية ، ويحقق هذا النظام الربط الكامل بين حركة مسير القطارات وحركة السيمافورات وتشغيل اجهزة خلوات السكك باكشاك البلوك ، كذلك تم تنفيذ هذا النظام على خط القاهرة / اسيوط عام ١٩٧٧ . وسوف يعمم هذا النظام على باقى الخطوط المزدوجة تباعا خلال الخطة الخمسية ٨٠ / ١٩٨٤ ، نظرا لأهميته بالنسبة لتلافى آثار الخطأ البشرى من جانب عامل البلوك .

× التحكم الآلى فى حركة مسير القطارات : ولتلافى آثار الخطأ البشرى من جانب السائق – فى حالة تجاوز السرعة المقررة على أى جزء من الخط أو تجاوزه السيمافور وهو مغلق – فقد قررت الهيئة ادخال نظام التحكم الآلى فى مسير القطارات مبتدئة بخط حلوان ، حيث تعاقدت على تنفيذه خلال العام الحالى .

كذلك تم التعاقد فى عام ١٩٧٨ على تنفيذ هذا النظام على خط القاهرة / الاسكندرية والقاهرة / اسيوط ، ليتم تنفيذه خلال ٢٦ شهرا تنتهى فى نهاية عام ١٩٨١ .

– فى مجال المراقبة المركزية على حركة مسير القطارات : تعاقدت الهيئة فى عام ١٩٧٩ على تنفيذ هذا المشروع بحيث يغطى جميع شبكة خطوطنا الحديدية ، ويتم تنفيذ المشروع فى مدة ٢٤ شهرا وقبل نهاية عام ١٩٨١ .

ويتضمن هذا المشروع ايجاد اتصال تليفونى سلكى مباشر بين مراكز المراقبة وجميع اكشاك البلوك والمحطات الداخلة فى نطاق كل مركز مراقبة . كما يتضمن هذا النظام ايضا الاتصال اللاسلكى فى حالة عطل الاتصال السلكى .

وكذلك يوفر هذا النظام الاتصال اللاسلكى بين مراقبى الحركة وسائقى القطارات اثناء مسيرها .

وبتنفيذ هذا النظام ، سوف يتوفر لدى الهيئة الوسيلة الاساسية التى تكفل تحقيق الرقابة الفعالة على حركة مسير القطارات والجرارات ، كما يساعد على تنظيم الحركة فى حالات الطوارىء التى يتعطل فيها الخط أو جزء منه .

حركة سفر الركاب

تضاعف عدد الركاب ثلاث مرات خلال الـ ١٥ عاما الماضية ، لم يطرأ خلالها أية زيادة محسوسة فى عدد عربات الركاب . ولقد كان عدد الركاب عام ١٩٦٠ حوالى ١٠٠ مليون راكب ، ارتفع منذ عام ١٩٧٥ الى ما يـزيد على ٣٠٠ مليون راكب ، حيث بلغ ٣١٥ مليون راكب عام ١٩٧٨ .

ولقد ترتب على هذه الزيادة الكبيرة فى عدد الركاب - دون أن يقابلها زيادة فى العربات - ان ازدحمت القطارات بالركاب ازدحاما شديدا كان موضوع الشكوى المستمرة من المواطنين .

ولقـد امكن تدبيرالعربات الآتية خلال السنوات الخمس (٧٦/١٩٨٠):

- استيراد ١١٠ عربة درجة أولى وثانية مكيفة الهواء ، دخلت الخدمة عام ١٩٧٧ .

- تصنيع عدد ٥٧٠ عربة بشركة سيماف خلال السنوات الخمس المشار اليها .

- استيراد ٣٠٠ عربة درجة ثالثة ، دخلت الخدمة خلال عام ١٩٧٩ .

- التعاقد على ١٨٠ عربة أولى وثانية طراز ضواحى لخط المطرية ترد عام ١٩٨٠ .

- تجرى الهيئة حاليا اجراءات التعاقد على استيراد ٣٠٠ عربة درجة ثالثة للخدمة المحلية بالمحافظات ، ترد خلال عام ١٩٨٠ واوائل عام ١٩٨١ .

- كما تجرى الهيئة حاليا اجراءات التعاقد على استيراد ٢٠٠ عربة طراز ضواحى ، وينتظر توريد هذه العربات خلال عام ١٩٨١ .

- كذلك تعاقدت الهيئة على استيراد ٦٠ عربة نوم ، و١٢ عـربة نادى ، و١٢ عربة توليد كهرباء للقطارات خلال عام ١٩٨٠ واوائـل عـام ١٩٨١ .

- بالنسبة لخط حلوان ، فقد تم التعاقد على استيراد ٥٢ قطار كهربائى ، وعدد عربات كل قطار ثلاث ، باجمالى ١٥٦ عربة . ويبدأ التوريد فى نهاية عام ١٩٨٠ بمعدل ٦ قطارات شهريا .

- وبالنسبة لتحسين الخدمة على خط القاهرة / الاسكندرية ، فقد تعاقدت الهيئة على استيراد قطارين سريعين ، يتسع كل قطار لحوالى ٦٠٠ راكب ليقطع المسافة بين الاسكندرية والقاهرة فى حوالى ساعة ونصف ، وينتظر توريد هذين القطارين فى اواخر عام ١٩٨٢ . وتبدأ الخدمة من أول عام ١٩٨٣ .

وبذلك يمكن القول بأن مشكلة الزحام الشديد التى عانى منها جمهور المسافرين على مدى عشرين عاما ، سوف تنتهى بنهاية عام ١٩٨١ ، سواء كان ذلك بقطارات الاكسبريس بين المحافظات ، أو بالنسبة للخدمة داخل المحافظات ، او بخطوط الضواحى الرئيسية الأربع وهى : خطوط : حلوان والمطرية وأبو قير والقناطر الخيرية .

حركة نقل البضائع

لقد بلغ أقصى ما نقلته السكك الحديدية فى مجال نقل البضائع حوالى ١١,٥ مليون طن ، باجمالى حجم حركة قدره ٣٣٣٢ مليون طن كم وذلك فى عام ٦٩ / ١٩٧٠ . وابتداء من عام ٧١ / ١٩٧٢ اخذ حجم الحركة فى التناقص .

ويمثل التحسن الذى طرأ على حجم النقل عامى ٧٧ ، ٧٨ بالمقارنة بعام ١٩٧٦ نسبة ١٦,٨ ٪ ، ١٥,٣ ٪ على التوالى .

ويرجع سبب التدهور فى حجم الحركة فى نقل البضائع الذى استمر منذ عام ١٩٧١ وحتى عام ١٩٧٦ على مدى ٦ سنوات ، الى القصور فى قوة الجر على الوجه السابق الاشارة اليه . واستمر هذا الحال حتى عام ١٩٧٦ عندما تمكنت الهيئة خلال خطة الانقاذ (٧٦ - ١٩٨١) من الحصول على ١١٢ جرارا ضمن خطة الاحلال التى يلزم لها ٣١٨ جرارا . وبذلك امكن تحقيق أول تحسن فى حركة البضائع بالنسب المشار اليها بعاليه ابتداء من عام ١٩٧٧ .

التعريفة

فى سفر الركاب :

استمرت تعريفة سفر الركاب منذ عام ١٩٥٧ دون زيادات تذكر ، اذ لم يطرأ عليها على مدى ٢٣ عاما سوى الزيادات الآتيه :

× فى عام ١٩٦٧ : تقررت زيادات تتراوح بين ١٥ ، ٢٠ ، ٢٥٪ فى درجات السفر الثلاث على التوالى (الثالثة - الثانية - الأولى) .

×فى عام ١٩٧٩ : زيدت أجور السفر بالدرجة الأولى بنسبة ١٠٪ ، مع مضاعفة رسم التكييف .

ولهذا كان الفرق كبيرا بين تكاليف نقل الركاب وأجور السفر .

وبمقارنة أجور السفر الحالية بأجور عام ١٩١٨ التى كان معمولا بها منذ ٦٢ عاما ، يتضح مدى الفروق الضئيلة بين أجور السفر عام ١٩١٨ واجور السفر الحالية والتى تتراوح بين ٢٤ ٪ ، ٣٩ ٪ .

وبالرغم من انخفاض أجور السفر بالسكك الحديدية انخفاضا كبيرا فان هناك تخفيضات كبيرة لرجال القوات المسلحة ولضباط الصف والجنود فى الاجازات لوزارة الداخلية ولرحلات طلبة المدارس والازهر الشريف ، الى جانب تخفيضات اشتراكات الطلبة .

فى نقل البضائع :

استمرت تعريفة نقل البضائع منذ عام ١٩٥٧ دون أية زيادة على الاطلاق حتى عام ١٩٧٩ ، حيث تقررت الزيادات الجديدة اعتبارا من ١٩٧٩/٧/٦ ، أى أن تعريفة نقل البضائع استمرت ثابتة دون أية زيادة على مدى ٢٢ عاما .

التصنيع المحلى لعربات الركاب والبضائع (شركة سيماف)

تقوم شركة سيماف بتصنيع عربات الركاب والبضائع ، وبدأ انتاجها فى عام ١٩٦٩ .

وتقوم الشركة بسد حاجة الهيئة كاملة بالنسبة لعربات البضاعة . أما بالنسبة لعربات الركاب ، فان انتاجها قاصر على تصنيع عربات الدرجتين الثالثة والثانية العادية . وقد بلغ انتاج الشركة ١٣٩ عربة خلال الاعوام الثلاثة (٧٣ – ٧٤ – ٧٥) بمعدل ٤٦ عربة سنويا .

وفى مطلع عام ١٩٧٦ ، طلبت الهيئة من الشركة الارتفاع بالانتاج الى اقصى طاقة ممكنة وتمكنت الشركة من رفع الانتاج الى ٩٠ عربة فى عام ١٩٧٦ ، ثم الى ١٢٠ عربة ابتداء من عام ١٩٧٧ .

ولقد بدأت الهيئة مع الشركة فى التعاون فى مجال اصلاح وعمرة عربات الركاب والبضائع ، باعتبار ان الشركة هى الجهة الموردة لهذه العربات .

الموقف المالى للهيئة

كانت سكك حديد مصر من بين السكك الحديدية القلائل فى العالم التى تحقق فائضا بين الايرادات والمصروفات ، وقد كان أقصى ما حققته من فائض ٨٨ مليون جنيه ، وذلك فى عام ٧٠ /١٩٧١ ، ثم بدأت الهيئة تحقق عجزا قدره ٢.١ مليون جنيه عام ١٩٧٥ ، زاد الى ٢٠.٨ مليون جنيه عام ١٩٧٧ ، ثم ارتفع الى ٣٢.٩ مليون جنيه فى عام ١٩٧٨.

وتمثل الزيادات فى الباب الأول وحدها حوالى ٦٠٪ من اجمالى الزيادات فى المصروفات ، وترجع الزيادة فى الباب الأول الى ما يلى :

– تطبيق قوانين الاصلاح والرسوب الوظيفى .

– تقرير اعانة غلاء المعيشة .

– تقرير صرف راتب طبيعة عمل .

– تقرير بدل نقدى للعاملين بالمناطق النائية .

– زيادة حصة الهيئة فى التامين والمعاش .

أما الايرادات ، فقد زادت من ٤٩.٤ مليون جنيه عام ١٩٧١/٧٠ الى ٥٣ مليون جنيه عام ١٩٧٧ بنسبة حوالى ٧.٣٪ فقط .

ويرجع سبب ضعف زيادة الايرادات بالمقارنة بنسبة زيادة المصروفات الى العاملين الآتيين :

– ثبات اجور النقل سواء للركاب أو البضائع دون أية زيادة خلال تلك الفترة .

– تدهور حالة معدات المرفق نتيجة لعدم تنفيذ برامج الاحلال والتجديد والصيانة على الوجه السابق شرحه تفصيلا ، مما أدى الى تدهور نقليات البضائع بنسبة ٣٣.٥ ٪ .

التدريب المهنى والتنمية الادارية وتطورها حتى سنة ٢٠٠٠

تعتبر السكك الحديدية من الصناعات ذات الطابع الخاص ، لذلك حرصت السكك الحديدية فى العالم على انشاء معاهد تدريب خاصة لتدريب العاملين بها من كافة التخصصات ، وبذلك يمكن إيجاد رجال وكوادر فى معهد السكك الحديدية .

وستبلغ جملة ما ينفق على هذا المعهد حتى استكماله فى نهاية سنة

١٩٨١ ، حوالى ١٢ مليون جنيه .

وتستهدف خطة الهيئة فى مجال التدريب حتى سنة ٢٠٠٠ تلقى كل العاملين بالهيئة فى ادارات التشغيل والادارات الهامة تدريبا لعدة مرات حسب المعدلات الدولية ، وكذلك تخطط الهيئة لادخال النظم الحديثة فى المناهج التى اقرتها منظمة العمل الدولية وبدأت نشرها منذ وقت قريب .

الخطة الخمسية
١٩٨٠/١٩٨٤

وضعت الهيئة خطتها الخمسية ٨٠-١٩٨٤ باستثمارات قدرها ١٢٨٥ مليون جنيه ، موزعة على سنوات الخطة كالآتى :

بالاسعار التشجيعية :

العام	الاستثمارات (مليون جنيه)
١٩٨٠	٢٩٣
١٩٨١	٣١٠
١٩٨٢	٢٥٩
١٩٨٣	٢٤٣
١٩٨٤	١٨٠
الجملـــة	١٢٨٥

ولقد اعتمد للهيئة استثمارات لعام ١٩٨٠ قدرها ١٣٠.٢ مليون جنيه بما يمثل ٤٤.٤٪ من المطلوب بالخطة .

ويمكن تلخيص تكاليف الخطة وقدرها ١٢٨٥.٥ مليون جنيه على الوجه التالى :

المشروعات	المبلغ المقرر (بالمليون جنيه)
١) تجديد الخطوط الحديدية	١٢.٥
٢) تجديد الكبارى	٢٩.٠
٣) احلال بدل المستهلك من الجرارات وتدعيم قوة الجر	٢٥٠,٨
٤) احلال وتدعيم اسطول نقل الركاب والبضائع	٢٤٢.٢
٥) مشروعات الاشارات لرفع كفاءة الخطوط وزيادة عوامل الأمن والسلامة لسير القطارات واحكام الرقابة عليها	٣٨٠,٠
٦) استكمال معهد وردان للتدريب المهنى والخطوط الجديدة تحت الانشاء	٦٨.٠
٧) تطوير خط حلوان كجزء من مشروع انفاق القاهرة الكبرى	١١٨.٠
٨) تطوير الورش الحالية وانشاء ورش جديدة	٦٥.٠
٩) مشروعات صغيرة متنوعة	٢٠.٠
	١٢٨٥.٥

ويتضح ان الخطة الخمسية تتضمن كلها مشروعات اساسية ، تهدف الى احلال بدل المستهلك من خطوط حديدية وكبارى ووحدات متحركة من قاطرات وعربات وورش الصيانة والعمرة ، ورفع كفاءة الخطوط وزيادة عوامل الأمن والسلامة لسير القطارات ، وكذلك إحكام الرقابة على حركة سيرها ، وتطوير الخدمة على خطوط الضواحى وتحسينها للخدمة المحلية بمختلف المحافظات حلا لمشكلة الزحام الذى عانى منه جمهور المسافرين طويلا .

الا أنه فى أولى سنوات الخطة لم تحصل الهيئة على أكثر من ٤٤٪ فقط من المطلوب بالخطة ، بعد أن كانت الهيئة تحصل على ما يعادل حوالى ٦٠٪ من احتياجاتها على مدى العشرين عاما من عام ١٩٦٠ حتى عام ١٩٧٩ . واذا استمر الحال على هذا المنوال ، فان الهيئة لن تتمكن من الاستمرار فى تأدية دورها فى خدمة الاقتصاد القومى .

وتهدف الخطة حسبما وضعتها الهيئة الى تحقيق ما يأتى :

× القضاء على الشكوى من ازدحام القطارات وسوء حالة العربات ، سواء بالخطوط الطوالى أو الضواحى .

× توفير عوامل السلامة والامان لحركة سير القطارات .

× تحقيق انتظام مواعيد القطارات .

× الارتفاع بمستوى صيانة الوحدات المتحركة .

× محاولة تجديد نصف أطوال الخطوط الحديدية المتخلف تجديدها والمتراكمة على مر السنين .

× زيادة حجم حركة الركاب خلال سنوات الخطة من ٣٧٠ مليون راكب فى عام ١٩٨٠ الى ٤٤٥ مليون جنيه فى نهاية الخطة ، بزيادة قدرها ٧٥ مليون راكب بنسبة ٢٠ ٪ ، بمعدل سنوى قدره ٥٪ سنويا .

× زيادة حركة نقل البضائع من حجم حركة قدره ٢٤٤٠ مليون طن كم فى عام ١٩٧٩ الى ٣٦٠٠ مليون طن كم فى نهاية الخطة ، بزيادة قدرها ٥٠ ٪ .

السياسة المقترحة حتى عام ٢٠٠٠

طبقا لدراسة الخبراء الذين استقدمتهم هيئة تخطيط مشروعات النقل ، فان ما تنقله الهيئة حاليا من بضائع لا يمثل سوى ١٣٪ من حجم المنقول الكلى من بضائع على مستوى الدولة بمختلف وسائل النقل البرية والمائية والحديدية .

وقدر الخبراء ضرورة رفع نسبة ما تنقله السكك الحديدية الى ٢٦٪ ، كما قدر الخبراء حجم حركة نقل البضائع عام ٢٠٠٠ بما قيمته ٦٠٠٠٠ مليون طن / كم على مستوى الدولة ، وبذلك يجب أن تنقل السكك الحديدية من البضائع ما قدره حوالى ١٥٦٠٠ مليون طن كم ، يدخل ضمنها النقليات الخاصة بمشروعات الصناعة والتى تقدر ب٩٤٠٠ مليون طن كم .

وبذلك يكون ما يخص البضائع من نقليات السكك الحديدية عام ٢٠٠٠ هو ١٥٦٠٠ – ٩٤٠٠ = ٦٢٠٠ مليون طن كم بضائع عامة .

ولما كان حجم حركة نقل البضائع فى عام ١٩٧٨ ، ٢٣٠٢ مليون طن كم (المحقق الفعلى) ، فانه حتى عام ٢٠٠٠ وعلى مدى ٢٢ عاما ، فان نصيب الهيئة من نقل البضائع العامة يرتفع من ٢٣٠٢ الى ٦٢٠٠ مليون طن كم ، بما يعادل حوالى ثلاثة امثال ما نقل عام ١٩٧٨ .

وعلى ضوء الدراسة التفصيلية التى يتولاها بيت الخبرة الهولندى فانه سوف يتحدد لعام ٢٠٠٠ توزيع حجم وحركة نقل البضائع بين كل منبع ومصب وتوزيع حجم الحركة فى كل اتجاه – بين مختلف وسائل النقل توزيعا اقتصاديا سليما . وعلى ضوء ذلك ، يمكن للهيئة تحديد المشروعات اللازم تنفيذها على كل خط من خطوط الحركة ، وعلى ضوء الكميات التى تحدد نقلها بمعرفة السكك الحديدية .

أما بالنسبة لحركة نقل الركاب ، فقد تحدد نصيب الهيئة بصفة مبدئية على الوجه التالى :

العام	مليون راكب	العام	مليون راكب
١٩٨٠	٣٧٠	١٩٨٨	٥٣٥
١٩٨٤	٤٤٥	١٩٩٢	٦٤٠
		٢٠٠٠	٩٢٠

وقد قدرت هذه الزيادة بنسبة مركبة قدرها ٥٪ .

ولما كان ما نقل عام ١٩٧٨ هو ٣١٤ مليون راكب ، فان المطلوب نقله عام ٢٠٠٠ وقدره ٩٢٠ مليون راكب يعادل حوالى ٣ أمثال حجم نقل الركاب عام ١٩٧٨ ، أى أنه يلزم الارتفاع بطاقة النقل الحالية بالهيئة ، سواء فى مجال نقل الركاب أو البضاعة الى ما يعادل ثلاثة امثال الطاقة الفعلية الحالية .

وهذا يتطلب بالضرورة توفير ما يلزم لذلك من وحدات متحركة من جرارات وعربات للركاب والبضاعة ، وبالتالى زيادة عدد القطارات وما يستلزمه من احواش مختلفة وورش الصيانة والعمرة . هذا بالاضافة الى تعديلات ضخمة فى نظم الاشارات لرفع كفاءة الخطوط الحالية .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وبما دار فى المجلس من مناقشات – يوصى بما يلى :

* خطة الاحلال والتجديد والصيانة :

– اعداد خطة للاحلال والتجديد والصيانة ، يكون هدفها الاساسى

المحافظة على ماهو موجود فعلا . وان تعتمد هذه الخطة على النظم الحديثة لما فى ذلك من حل عملى لمشكلة العجز فى اعداد العمالة الفنية من عمال ومهندسين .

ويراعى فى هذه الخطة ما يلى :

× تجديد الخطوط الحديدية بمعدل ثلاثمائة كيلو متر سنويا .

× انشاء ورش جديدة لعمرة عربات الركاب وعربات البضاعة ، وتطوير الورش الحالية وتزويدها بالمعدات الحديثة .

× اجراء التجديد والاحلال للكبارى القديمة ، بالتعاون مع الجامعات والمكاتب الهندسية فى مصر .

– ومن المقترح ان يعهد بعمليات الصيانة الى شركة وطنية أو أكثر ، يتم تكوينها على اساس تحررها من القيود ، بحيث يسمح لها باستجلاب الخبرة الاجنبية .

* نظام التحكم الآلى :

إعطاء أولوية لإنجاز مشروعات تأمين السلامة والتحكم المركزى ، قبل زيادة عدد القطارات ، منعا لتفاقم المخاطر الناتجة عن زيادة الحوادث ، ويكون البدء بانجاز مشروع خطة حلوان ، ثم يعمم بعد ذلك على الخطوط الرئيسية .

* التصنيع المحلى لعربات السكك الحديدية :

التوسع فى مشروعات التصنيع المحلى لعربات الركاب والبضائع والذى تقوم به شركة سيماف . على أن يشمل التوسع التجديد الشامل لاسطول عربات النوم الحالية مكيفة الهواء ، مع رفع قدرة الشركة لتصدير انتاجها الى الخارج .

* تعريفة النقل والركاب :

الاهتمام باجراء دراسة بشأن تعريفة النقل والركوب ، يراعى فيها ما يأتى :

– ان التعريفة المعمول بها حاليا لا تتناسب مع واقع التكلفة الفعلية .

– ان ثبات التعريفة على مدى ربع قرن تقريبا ، يجعل من الصعب تعديلها بما يغطى الزيادة التى طرأت على نفقات التشغيل خلال هذه الفترة .

– امكان رفع التعريفة على ضوء دراسة حجم الطلب الذى سيترتب على ذلك .

– أن يكون رفع التعريفة بالتدريج ، وبنسبة يسيرة كل سنة وبدرجة مقبولة ، تكون فى مقدور المواطنين .

* فروق التخفيضات :

عدم تحميل السكك الحديدية بفروق التخفيضات فى اجور السفر ونقل البضائع الممنوحة لكثير من الفئات . على أن تتحمل كل جهة – من ميزانيتها – بنصيبها من هذه التخفيضات ، والتى تقدر حاليا بحوالى عشرة ملايين من الجنيهات .

مع دراسة الامر كله فى ضوء المؤشرات الاقتصادية السليمة ، ومدى تاثير هذه الاوضاع على الاقتصاد القومى .

* خطة التدريب والبحوث :

– التوسع فى خطة التدريب حتى عام ٢٠٠٠ ، بحيث يتلقى جميع العاملين بالمرفق تدريبا لعدة مرات ، حسب المعدلات الدولية . مع ادخال النظم الحديثة فى المناهج والبرامج التى أقرتها منظمة العمل الدولية .

– انشاء مركز بحوث للسكك الحديدية ، لعمل الدراسات الاقتصادية والفنية لمختلف المشروعات ، واجراء البحوث التى تساعد على اقتحام ميدان التطور العالمى السريع . وان يكون انشاء هذا المركز من بين المشروعات الهامة ذات الأولوية .

* العمالة ولوائح العمل :

– أن يكون للعاملين بالمرفق كادر خاص يتفق مع طبيعة العمل به ، وان يكون الاجر مجزيا ، بحيث يجذب العناصر الممتازة للعمل بالسكك الحديدية .

– اصدار قانون خاص بهيئة السكك الحديدية ، يحررها من القيود المالية والادارية ، ويوفر لها المرونة الكافية للنهوض بالمرفق .

الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠

تعتبر الاتصالات السلكية واللاسلكية محورا رئيسيا للانشطة الصناعية والتجارية والسياحية والاقتصادية وغيرها ، اذ تشمل خدمات الاتصال الاساسية لهذه المجالات من : تليفونات وتلغرافات وتلكس ونقل معلومات .

ومن هنا كان اهتمام المجلس بأن تعد استراتيجية عامة للاتصالات السلكية واللاسلكية حتى عام ٢٠٠٠ ، وتم دراسة جانب كبير منها لتطوير من قبل .

وفيما يلي استكمال لهذه الدراسة ، ويشمل ما يأتي :

× الصناعات المحلية القائمة .

× أعادة النظر في التنظيم الادارى والمالى للهيئة .

× مصادر التمويل واحتياجات الهيئة .

× تعريفة الاشتراكات ورسوم اداء مختلف الخدمات .

وقد انتهى المجلس في هذه الامور الى ما يلي :

أولا : فيما يختص بالصناعات المحلية :

يمتلك القطاع العام شركتين ، إحداهما لصناعة السنترالات والعدد التليفونية ، والأخرى لصناعة الكابلات التليفونية ، وهما يؤديان ما يعادل حوالى ٧٠٪ من تكلفة شبكة الاتصالات التليفونية . وفيما يلي موقفهما :

أ- الشركة المصرية لصناعة المعدات التليفونية :

- أسست هذه الشركة لتوفير احتياجات هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية من السنترالات والعدد التليفونية ، وتم التعاقد على معدات التصنيع بطاقة انتاجية سنوية ٣٠ الف خط سنترال ، و٦٠ الف عدة تليفون في وردية واحدة ، وذلك في ضوء احتياجات الهيئة بمقتضى قرار الهيئة في عام ١٩٥٩ . على أن توريدات الهيئة من هذا المصنع تمت على الوجه التالى :

٤٣٠٠٠ خط في عام ١٩٧٨ .

٤١٠٠٠ خط في عام ١٩٧٩ .

٣٦٠٠٠ خط في عام ١٩٨٠ .

٣١٠٠٠ خط في عام ١٩٨١ .

وسيصير التعاقد بمقدار :

٢١٧٠٠ خط في عام ١٩٨٢ .

٢٠٠٠٠ خط في عام ١٩٨٣ .

٢٠٠٠٠ خط في عام ١٩٨٤ .

ثم يتناقص التوريد حتى عام ١٩٨٩ ، حتى تعطى الفرصة خلال هذه الأعوام لتطوير التصنيع الى النظام المناسب .

- عانت الشركة بصفة مستمرة من انخفاض حجم الطلب للهيئة ، بما يقل عن ثلث الطاقة الانتاجية المتاحة ، كما عانت الشركة ايضا من قصور الاستثمارات اللازمة لاجراء عمليات الاحلال والتجديد ، وقد أدى ذلك الى تعطيل عمليات تطوير السنترالات .

وفي أواخر عام ١٩٧٤ بدأت الشركة في اعداد مشروع للتطوير خلال الفترة ٧٦/ ١٩٨٠ على اساس زيادة الطاقة الانتاجية السنوية من السنترالات الى ٥٠ خط ، ومن العدد التليفونية الى ١٠٠ الف عدة .

وقد تم تطوير العدد التليفونية ، وبدأ انتاج العدد الجديدة ، وبلغت نسبة التصنيع المحلى ٨٤ ٪ ، وتمت الموافقة على برنامج للتصنيع المحلى حتى سنة ١٩٨٩ بحيث يصل الى ٧٠ ، ٣٨٠ الف خط ، والمقدر انه

على نهاية هذه المدة تكون سنترالات الكروسبار - من تصميم شركة اريكسون - قد تم الاستغناء عنها بالأنواع الالكترونية .

كما تم الاتفاق على قيام الشركة بتوريد ١٥٠,٠٠٠ عدة خلال عام ٨٢/٨١ ، ثم ٢٥٠,٠٠٠ عدة سنويا اعتبارا من ١/٧/ ١٩٨٢ حتى ١٩٨٦/٦/٣٠ .

- وعلى ضوء الدراسة التى قدمتها شركة كونتننتال الامريكية فى مايو ١٩٧٨ عن خطة تطوير الاتصالات السلكية واللاسلكية ، فان عدد الخطوط المطلوبة للوصول الى كثافة تليفونية بنسبة ٧٪ فى عام ١٩٩٩ ، تقدر بحوالى ٤,٥ مليون خط تقريبا ، يتم تنفيذها على مراحل .

وبالنسبة للعدد التليفونية ، فقد حددت الاحتياجات بحوالى ٥,٨ مليون عدة فى نهاية ١٩٩٩ . وفى سبتمبر ١٩٧٩ تم توقيع اتفاق بين الحكومة المصرية والمجموعة الاوربية - سيمنز طومسون - لتنفيذ المرحلة الأولى من مشروع التطوير ، حيث تتم الخطة على ثلاث مراحل .

وقد تم الاتفاق مع هذه الشركات على توريد السنترالات التالية وتركيبها تسليم مفتاح :

الدقى ٢٠٠٠٠ خط - القبة ٣٠٠٠٠ خط - امبابة ٢٠٠٠٠ خط - الفوالة ٢٠٠٠٠ خط - الروضة ٢٠٠٠٠ خط - الكوربة ١٠٠٠٠ خط - الزقازيق ١٥٠٠٠ خط - فاقوس ٤٠٠٠ خط - ابو كبير ٤٠٠٠ خط - بلبيس ٤٠٠٠ خط - المنصورة ٢٥٠٠٠ خط - زفتى ٤٠٠٠ خط . بالاضافة الى توريد كوابل محورية وكوابل للشبكات المحلية لتدعيم المشروعات التى تقوم بها الهيئة . وهناك مفاوضات مع شركة طومسون فى توريد سنترالات الاسكندرية :

المنشية ٢٠٠٠٠ خط - المكس ١٥٠٠٠ خط - جليم ٢٥٠٠٠ خط - محرم بك ٣٠٠٠٠خط - العجمى ٤٠٠٠ خط - ابو قير ٢٠٠٠ خط .

كذلك جار فحص عطاءات سنترالات المعونة الامريكية ، وهى خاصة باحلال سنترالات الدوتارى القديمة بأخرى حديثة بالقاهرة والاسكندرية على الوجه التالى :

المعادى ٢٠٠٠٠ خط - الزمالك ٢٠٠٠٠ خط - مصر الجديدة ٣٠٠٠٠ خط - باب اللوق ٢٠٠٠٠ خط - اوتو الاسكندرية ٣٠٠٠٠ خط - جليم ٢٠٠٠٠ خط - الابراهيمية ٢٠٠٠٠ خط .

مع تركيب سنترالات جديدة لزيادة سعة سنترالات الاقاليم .

وبعد مرور ثلاث سنوات ستكون قد ركبت سنترالات الكترونية امريكى . فرنسى المانى .

ونصت الاتفاقية كذلك على استعداد المجموعة الاوربية للدخول مع مصر فى مشروع مشترك لانتاج وحدات السنترالات الالكترونية وقطع الغيار وبعض المنتجات المختارة ، يكون فيها للجانب المصرى ٦٠٪ من رأس المال .

ب- الكابلات التليفونية :

- بدأ تصنيع الكابلات التلفونية فى أوائل الستينات ، وقد قامت الشركة بتلبية جميع احتياجات هيئة المواصلات والقوات المسلحة من الكابلات والاسلاك .

وتبلغ الطاقة الانتاجية للشركة ١٦٠ الف زوج كيلو متر سنويا من الكابلات المحقونة بجيلى البترول ، و١٢٠ الف زوج كيلو متر من كابلات ورق ورصاص .

- قامت الشركة فى الفترة الاخيرة بتطوير تصنيع الكابلات الحالية بنوع جديد ، ويتكون من كابلات معزولة بالبلاستيك ومحقونة بجيلى البترول على اساس ان تصل طاقتها الانتاجية من هذه الكابلات الى ٥٠٠ الف زوج كيلو متر فى وردتين . وتمت المرحلة الاولى فى عام ١٩٧٩ بطاقة انتاجية ١٦٠ الف زوج كيلو متر سنويا ، الا أن طلبات الهيئة من الكابلات فى تناقص مستمر لاعتمادها على قروض اجنبية فى شراء الكابلات وتنفيذ الشبكات .

لذا فان تطوير الانتاج المحلى للمعدات التليفونية ، يجب أن يرتبط بالنظام الذى تثبت صلاحيته بعد تركيب السنترالات الجديدة الموردة من شركات المجموعة الاوربية والشركة الامريكية ، حتى يمكن للهيئة ان تلتزم باستخدام انتاج متقدم ومناسب للخدمة التليفونية الجديدة فى السنوات القادمة .

- من الدراسات التى تمت فى هذا الشأن ، يتبين ان عدد الخطوط التليفونية فى عام ١٩٧٨ هو ٣٥٠ الف خط بنسبة ٠,٩ خط لكل ١٠٠ مواطن ، وانها ستصل عام ٢٠٠٠ الى ٤,٢ مليون خط .

وبحساب احتياجات الشبكات المخطط تنفيذها حتى عام ٢٠٠٠ من

الكابلات التليفونية ، تبين ان المعدل المطلوب هو : ٢,٤٥٤.٢٣٠ الف زوج كيلو متر ، ولهذا يجب الاستمرار في تدعيم التصنيع المحلى للكابلات واستخدام الهيئة للانتاج المحلى اولا .

– بخصوص اسعار الكابلات التليفونية ، فمن الملاحظ ان اسعار الكابلات يتم تحديدها بالاتفاق بين الهيئة والشركة طبقا للاسعار العالمية .

وقد ثبت ان اسعار الشركة تنافس الاسعار المقدمة من الشركات الاجنبية ، وانه من الضرورى اعفاء الخامات المستوردة الداخلة فى تصنيع الكابلات محليا تلبية لعقود هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية .

ثانيا : فيما يختص باعادة النظر فى التنظيم الادارى والمالى للهيئة :

لوحظ ان الاعتمادات التى كانت تدرج للهيئة فى السنوات الماضية كانت حائلا دون القيام بتادية الخدمات المطلوبة ، ومسايرة متطلبات الخطة الاقتصادية للدولة ، الا انه قد صدر اخيرا القانون رقم ١٥٣ لسنة ١٩٨٠ بانشاء الهيئة القومية للاتصالات السلكية واللاسلكية ، وقد راعى القانون الاعتبارات الآتية :

• تحقيق الاستقلال الكامل لمرفق المواصلات ماليا واداريا .

• الاخذ بسياسة ربط الاجر بنوع العمل وطبيعته ومعدلات ادائه .

• اعتبار الهيئة وحدة اقتصادية مستقلة ، لهـــا مواردهـــا ومصروفاتها ، ولها حق تنفيذ استثماراتها مباشرة دون التقيد بالقوانين واللوائح المنظمة لموازنة الدولة ، ويكون لها حساب خاص ، ويرحل الفائض من سنة الى اخرى ، على ان تخضع لرقابة جهاز المحاسبات .

• أن تقوم الهيئة باعداد لوائحها الداخلية .

• أن تحدد الهيئة الرسوم والتعريفات والأجور لأنواع الخدمات التى تقوم بها طبقا للحسابات الاقتصادية ، وفى حالة عدم قيام الدولة بتحديد اسعار الخدمات باقل من الأسعار المعتمدة تتحمل الموازنة العامة بالفروق .

• يجوز للهيئة انشاء شركات مساهمة بمفردها أو مع شركاء آخرين لخدمة اغراضها .

• اعفاء ما تستورده الهيئة من المعدات والأجهزة من الضرائب والرسوم الجمركية .

وبناء عليه فانه لتحقيق التنظيم المالى والادارى للهيئة ، يلزم العمل على تنفيذ هذا القانون لتادية الخدمات المطلوبة ومسايرة متطلبات الخطة الاقتصادية للدولة .

ثالثا : فيما يختص بمصادر التمويل :

تمكنت الهيئة خلال السنوات الاخيرة من الحصول على بعض القروض والمنح من دول مختلفة لتنفيذ بعض خططها من الخدمة التليفونية . وفيما يلى بيان عن المصادر حتى ٣٠ / ٩ / ١٩٨٠ .

– قرض البنك الدولى . – القرض السعودى .

– منحة وكالة المعونة الامريكية . – قرض المجموعة الاوربية .

– الحكومة اليابانية . – الحكومة الفرنسية .

كما تم توقيع عقود تنفيذ المرحلة الاولى من قرض المجموعة الاوربية فى ٧ / ٨ / ١٩٨٠ بحوالى ٢٧٧ مليون جنيه ، لتوريد سنترالات سعتها ٢٠٠ الف خط وبعض المهام اللازمة لها .

وقد تم طرح مناقصة سنترالات المعونة الامريكية لتوريد سنترالات بـــ ١٦٠ الف خط ، قيمتها ١٦٠ مليون دولار .

وتدعيما لهذا التمويل ، يمكن الاتفاق مع الجهاز المصرفى لتمويل مبيعات الشركتين ، وتيسير الحصول على قروض من البنوك المصرية .

رابعا : فيما يختص بتعريفة الاشتراكات :

× الاشتراكات السنوية : صدرت آخر تعريفة للاشتراكات التليفونية عام ١٩٦٧ ولم تعدل الى الآن ، ولكن الهيئة قامت بتعديل تعريفة تركيب الخطوط الجديدة وتعريفة مكالمات الترنك والمكالمات الدولية واجور البرقيات .

وقد قام بيت الخبرة الامريكى – كونتننتال – بدراسات لتحديد تعريفة للخدمات التليفونية . وفيما يلى المـــلامـــح الـــرئيسيـــة التـــى اقـــترحـــهـــا :

– ان يتزايد الاشتراك السنوى للتليفون المنزلى من ١٨ الى ٣٢ جنيه عام ١٩٨٣ والى ٥٣ جنيه فى السنترالات أكثر من ١٠ الاف خط ، مع بقاء اعفاء الف وخمسمائة مكالمة للمنزل و٣٠٠ للمكاتب والمحلات التجارية ، وزيادة قيمة المكالمة الزائدة الى ثلاثين مليما .

– وبالنسبة للاشتراكات التجارية ، تكون قيمة الاشتراك ٤٠ جنيه عام ١٩٨٣ ، والى ٦٨ فى السنترالات أكثر من ١٠ الاف خط ، على ان تكون الزيادة بعد ذلك بمعدل ٦ ٪ سنويا .

ولكن الهيئة رأت تأجيل النظر فى هذه الزيادة انتظارا لتحسين الخدمة .

× **تعريفة المخابرات الخارجية :** ترى الهيئة رفع تعريفة المخابرات الخارجية ، بحيث تغطى الخسارة التى اظهرتها حسابات الهيئة ، بالاضافة الى عائد ١٥٪ ، مما يرفع تعريفة المخابرة الى ٤٥٪ .

× **تعريفة الخدمة التلغرافية :** أظهرت حسابات تكلفة هذه الخدمة تحقيق خسارة تقدر بـ ١٦ ٪ . فاذا اضفنا ١٥ ٪ عائد ، فان الامر يتطلب رفع التعريفة الى ٣٠ ٪ ، على انه ينبغى ارجاء النظر فى هذه الزيادة حتى يرتفع مستوى الأداء .

× **تعريفة الخدمات التليفونية مع الخارج :** الاصل فى تحديدها هو توصيات اللجنة الدولية للتلغراف والتليفون ، وتتقاسم كل دولتين القيمة مناصفة ، وبالتالى تتحدد قيمة ما تتقاضاه الهيئة مقابل هذه الخدمات .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ، وما دار فى المجلس من مناقشات – يوصى بالاتى:

* ضرورة استمرار تطوير انتاج الشركتين المحليتين ، والتزام الهيئة باستخدام هذا الانتاج فى السنوات القادمة ، على أن يتم اختيار النظام الذى يصنع محليا على ضوء النظام الالكترونى الذى تثبت صلاحيته ، بعد تركيب وتشغيل سنترالات شركات المجموعة الاوربية والشركة الامريكية ، حتى يمكن للهيئة ان تلتزم باستخدام انتاج متقدم ومناسب للخدمة التليفونية السليمة .

* العمل على وضع تخطيط دقيق للتدريب الفنى حتى يمكن مواجهة ما تتطلبه خطط ومشروعات الهيئة ، بالإضافة الى ما يتطلبه قطاع الاعمال فى الوطن العربى .

* الاستعانة بالخبرات الاجنبية الكبرى فى مجال بحوث الالكترونيات لملاحقة التطور السريع .

* الاستمرار فى تدعيم التصنيع المحلى للكابلات التليفونية ، والاعتماد كاملا على انتاج شركة المعدات التليفونية اولا ، واعطاء الاولوية للتوريدات المحلية ، مع النظر فى تقديم مكونات الانتاج ضمن التوريدات الخارجية للسوق المحلى .

* التفاوض مع المجموعة الاوربية لانتاج طرازات اخرى من السنترالات تتلاءم مع الانواع الجديدة ، والعمل على تنفيذ ما ورد فى اتفاقية المجموعة الاوربية للدخول فى مشروعات مشتركة لوحدات السنترالات او الكابلات أو العدد .

* اجراء دراسة اقتصادية لسياسة تمويل مشروعات المواصلات السلكية واللاسلكية . وحتى تتم هذه الدراسة يوصى بما يأتى :

– الاتفاق مع الجهاز المصرفى لتمويل مبيعات شركتى المعدات والكابلات التليفونية على أساس الدفع نقدا للشركة ، وتقوم الهيئة بالسداد على سنوات بفائدة مناسبة .

– تيسير حصول الشركات المعنية على قروض وتسهيلات ائتمانية من البنوك المصرية بشروط مقبولة ، حتى يمكنها دخول المنافسة المتكافئة مع ما يستورد من الخارج .

* اعفاء الشركات من الرسوم الجمركية على مستلزمات انتاج المعدات والكابلات بالنسبة لما توردە الهيئة ، مع فرض رسوم انتاج على ما يباع لغيرها .

* العمل على تنفيذ القانون رقم ٢٥٣ لسنة ١٩٨٠ بشأن تحقيق الاستقلال الكامل ماليا واداريا لمرفق المواصلات السلكية واللاسلكية ليتحرر من الروتين الحكومى واللوائح المطبقة .

* اجراء دراسة بالنسبة لموضوع التعريفة من الجوانب الاقتصادية المختلفة . وحتى تتم هذه الدراسة يرى اقرار ما رأته الهيئة من إرجاء رفع التعريفة بالنسبة للإشتراكات التليفونية المنزلية والتجارية حتى يتحسن مستوى اداء الخدمة .

مع النظر فى رفع تعريفة المخابرات والخدمات التليفونية مع الخـارج .

سياسة التخزين للمواد التموينية

التخزين وظيفة تسويقية تؤدى دورا هاما ومؤثرا فى الاقتصاد القومى ، وذلك بالاحتفاظ بالسلع والمنتجات فى الفترة ما بين الانتاج او الاستيراد وما بين الاستهلاك ، بهدف التأثير فى انسيابها والتحكم فيها بما يناسب الاحتياجات وظروف طلب هذه المنتجات وتلك السلع ، وبما يحقق الرصيد المطلوب من المخزون السلعى ، لتنظيم عملية الاستهلاك ، واتاحة السلع والمنتجات وتأمين احتياجات السوق منها فى الوقت المناسب ، علاوة على انه يحفظ السلع من الفقد والتلف والضياع .

ويرتبط النقل بالتخزين ارتباطا وثيقا ، لا يمكن معه فصل احدهما عن الآخر ، اذ لا يمكن تصور تزويد الاسواق بالسلع بطريقة منتظمة ومستمرة من المنتج الى المستورد الى المستهلك فى غيبة نظام للنقل السريع ، يسهم بطريقة فعالة فى انقاص الوقت اللازم لانتقال السلع الى مواقع الاستهلاك .

كما أن مستودعات واماكن التخزين تعتبر جزءا مكملا لنظم النقل السائدة ، اذ ان السلعة فى سريانها من المنتج او المستورد الى المستهلك تمر فى سلسلة احدى حلقاتها التخزين الذى يعتبر احدى مراحل النقل بسرعة تساوى صفرا .

والسعات التخزينية لكثير من السلع والمنتجات - التى يصعب حصرها والتى تدخل فى الصناعة - يلزم تنسيقها أساسا مع الخطة الصناعية . أما السلع التموينية - التى اقتصرت هذه الدراسة على التخزين فى مجالها - فتتعدد الجهات المسئولة عنها ، الامر الذى يستوجب التكامل والتنسيق بين هذه الجهات .

الوضع الحالى للتخزين فى مصر :

تتعدد مواقع واوعية التخزين حاليا فى مصر ، وذلك على النحو التالى :

- **التخزين بالموانى :** توجد أربعة موان رئيسية تصل سعة التخزين بها الى ١٣,٤ مليون طن ، ويمر فيها فعلا ١٩,٧ مليون طن ، وهى تعانى تكدس البضائع بدرجة كبيرة وذلك بسبب ضيق المساحة الارضية للتخزين بها ، الامر الذى استلزم انشاء مساحات تخزين خارج بعضها - مما أدى الى تعدد نقل البضائع من الميناء الى هذه المساحات ، وبالتالى الى زيادة تكلفة السلعة ، علاوة على تعرضها للتلف لتعدد المناولة .

ولإيضاح مدى التكدس فى ميناء الاسكندرية مثلا ، فانه يلزم لكل متر طولى من الأرصفة للبضائع العامة (بخلاف الصب الجاف والصب السائل) ٤٠م٢ من السقايف والمخازن ، علاوة على ١٣٠م٢ من المساحات المكشوفة (طبقا لدراسة البنك الدولى للانشاء والتعمير عن تطوير الميناء) فى وقت المتاح فيه حاليا لكل متر طولى ١٦ مترا مربعا من السقايف والمخازن ، و٣٠م٢ من المساحات المكشوفة .

وترجع الصعوبات العديدة التى تسبب التكدس فى الموانى ، وتؤثر فى عملية التخزين وفى قدرتها على مواجهة الاحتياجات الى عوامل منهـا :

• ان المساحات التخزينية فى كافة الموانى لا تغطى معاملات التخزين القياسية ، الامر الذى أدى الى انشاء مخازن خارج الموانى وزاد فى تكلفة السلعة بسبب تعدد اعمال الشحن والتفريغ والنقل ، علاوة

على تعرضها للتلف .

• تباطؤ وسائل النقل والاجهزة المستوردة فى سحب بضاعتها من الموانى .

• التعقيدات فى الاجراءات (الجمركية والصحية وغيرهما) اللازمة للافراج عن البضائع .

• تعدد الجهات القائمة والمسئولة عن اعمال التخزين بالموانى (تبلغ عشر جهات منها : الشركة العامة للصوامع – الشركة المصرية للشحن والتفريغ – الهيئة العامة للبترول ، وغيرها) وهو امر يؤدى الى عدم التنسيق بين شركات الشحن والتفريغ وبين التخزين .

• سوء وسائل تفريغ وشحن وتخزين البضائع ، بل ان معظمها وسائل بدائية ، الامر الذى يجعل نسبة إشغال بعض المخازن بعد استنزال مساحة الممرات وفتحات الابواب وما يقابلها لا تتعدى ٦٨٪ من مساحتها ، مما أثر على مدة انتظار الطرود ، وبالتالى على طاقة النقل وتكلفته ، وذلك فيما عدا القليل من البضائع الذى يحمل على الطبالى ويخزن بواسطة اوناش الشوكة ، كما هو الحال بالنسبة للمواد الكيماوية بميناء الاسكندرية .

• قدم المخازن وتداعيها ، علاوة على انها مصممة على الطراز القديم ، الامر الذى يقلل من المساحة المخصصة للتخزين ، فضلا عن تعذر استخدام المعدات الحديثة مثل : أوناش الشوكة التى يلزم لاستخدامها ان تكون طاقة المخزن الواحد اكثر من ٤٠٠٠ طن .

• عدم رصف الساحات وارضيات المخازن والشوارع المؤدية من الميناء واليها .

• عدم تعميم استخدام المعدات الميكانيكية الحديثة – مثل : الشفاطات والطبالى والسيور الناقلة والاوناش الحديثة ، كأوناش الشوكة ، فى تفريغ البضائع كالخشب ، وتعبئة الصب منها داخل اجولة واكياس مثل : القمح والدقيق والاسمدة الكيماوية ، وهو امر ترتب عليه بقاء البضائع مخزنة فى الموانى – التى ليست فى الاصل مواقع للتخزين ، بل هى مجرد مجال لمرور البضائع من السفينة الى اصحابها – مددا وصلت فى بعض الموانى الى اضعاف ما يجب ان تكون لو استخدم معامل التخزين القياسى .

• المشكلات القائمة ما بين هيئة السلع التموينية وشركة الصوامع لعدم التنسيق بينهما ، بما يسمح بتحديد اختصاص لكل منهما بحيث لا يتعارض مع اختصاص الاخرى .

الشركة العامة للصوامع :

وهى الشركة المسئولة عن تفريغ وتخزين السلع التموينية بكافة الموانى ، وعن ادارة الصوامع فى ظل سياسة تموينية تقضى بضرورة توافر رصيد من القمح يكفى ثلاثة اشهر ، ومن الدقيق يكفى شهرين . ولما كان الانتاج المحلى من القمح لا يكفى الاستهلاك ، فانه يتم الاستيراد من الخارج ، ولذا أنشئت صومعتان : احداهما بالقاهرة وتسع ٥٨ الف طن ، والثانية بميناء الاسكندرية وتسع ٤٨ الف طن ، علاوة على ست شون واربعة مخازن بالقاهرة سعتها ١٨١,٢٠٠ طن ، وست شون وثمانية مخازن بالاسكندرية سعتها ١٢٤ الف طن ، وبذلك تكون جملة السعات التخزينية للشركة ٤١١,٢٠٠ طن .

ويلاحظ بالنسبة لتداول وتخزين الحبوب فى الشون التابعة للشركة ما يلى :

• حدوث تأخيرات فى أزمنة رحلات وسائل النقل المختلفة بسبب اعمال الشحن والتفريغ والتوزيع التى تحتاج لفترات طويلة ، علاوة على نسبة فاقد فى الحبوب المنقولة تبلغ ما بين ٣٪ ، ٥٪ .

• بعض شون التخزين الحالية غير مزودة بكل الامكانات التى تعمل على تقليل الفاقد وسهولة وسلامة عمليات الشحن والتفريغ ، وكذلك اعمال النقل بسبب عدم رصف مداخل الشون ومحاورها الرئيسية ، وعدم استيفائها لمقومات الشون من موازين ومعدات اطفاء ووسائل أمن .

• عدم التنسيق بين اعمال النقل واعمال التخزين بالشون ، ويتضح ذلك فيما يلى :

– فترات العمل بالشون لا تتمشى مع عمليات النقل ، الامر الذى يؤدى الى تعطيل وسائل النقل امام الشون فى انتظار الشحن او التفريغ .

– وجود بعض الشون فى مواقع لا يسهل الوصول اليها ليلا او نهارا ، او عند المنافذ المزدحمة ، مما يعرض وسائل النقل الثقيلة المستخدمة بين المصادر والشون لضياع الوقت وبالتالى تقليل دورات السيارة ، أو وجودها فى اماكن لا يتيسر معها استخدام وسائل النقل الارخص مثل : السكك الحديدية أو النقل المائى .

شركات المطاحن :

قدرة المطاحن اليومية بالشركة ١٢ الف طن ، ومعدل استهلاك الدقيق الفاخر (المستورد) ٣٥٠٠ طن يوميا ، وتتطلب معدلات التخزين – على ضوء السياسة التموينية السابق الاشارة اليها – سعات تخزينية جملتها ١,٢٢٩,٧٢٠ طن (١,٠٣٧,٠٠٠ طن قمح ، ١٩٢,٧٢٠ طن دقيق) ، يوجد منها لدى المطاحن ١,٠١٢,٦٠٠ طن .

واذا اضيفت السعات التخزينية لدى الشركة العامة للصوامع ومقدارها ٤١١,٢٠٠ طن ، تصل جملة السعات المتاحة الى ١,٤٢٣,٨٠٠ طن ، وهى كافية لتخزين الاحتياجات الحالية من القمح والدقيق .

بنك التنمية والائتمان الزراعى :

يقوم بتوفير وتدبير كافة مستلزمات الانتاج المختلفة للزراعة ، علاوة على الخدمات التموينية الخاصة بالمحاصيل المحلية المختلفة ، التى يتقرر توريدها ، وكذلك ما تستورده الدولة من الذرة الصفراء والفول والعدس والسمسم ، كما يضطلع البنك بتخزين الاعلاف والكسب وتقاوى المحاصيل وبالات الخيش المحلى والمستورد . ويتبع البنك ٤٧٦ وحدة تخزينية مكشوفة بالمحافظات ، طاقتها التخزينية ٢,٣٦٤,٠٠٠ طن ، وبعض هذه الوحدات مزود بمظلات خرسانية أو حديدية يبلغ عددها ٢٥٧ مظلة ، تستخدم لتخزين التقاوى والبذور وبالات الخيش المصنع ، سعتها التخزينية ٢٢٥,٠٠٠طن ، علاوة على ٢٨٠٠ عين تسع ٤٠ الف طن من الحبوب ، و٣٤٥ مخزنا ومستودعا للاسمدة بسعة تبلغ ٣٤٥ الف طن ، و٦٠٢ مخازن للمبيدات الحشرية تسع ٢٩ الف طن .

وتبلغ نسبة الفاقد فى التخزين بشون بنوك المحافظات المكشوفة ما بين ٢ ٪ فى بعض المحاصيل ، و٤,٥ ٪ فى بعضها الآخر ، وذلك بسبب المؤثرات الجوية والطيور والقوارض ، كما ينجم عن التخزين فيها زيادة الاصابة بالحشرات نتيجة انتقال العدوى وزيادة التكلفة بسبب استخدام مجهزات خشبية فى هذا النوع من التخزين .

ويعمل البنك عن طريق جهاز فنى للمحاصيل من ناحية ، والاستعانة بالهيئات الدولية من ناحية اخرى ، على النزول بالمتوسط العام للفاقد الذى يلغ ٦٠٠,٠٠٠ طن على المستوى العام للمحاصيل .

كما أن تخزين الذرة الصفراء – التى يتزايد استيرادها سنة بعد الاخرى لسد احتياجات قطاع الزراعة وأغراض تنمية الثروة الحيوانية والداجنة – فى شون بنوك التنمية والائتمان يواجه صعوبات كثيرة ، من أبرزها :

• عدم انتظام ورود البواخر ، وتأخر وصولها عن مواعيدها ، وهو أمر أثر على خطة التشغيل والسحب والتخزين ، وتسبب بالتالى فى حدوث التكدس .

• عدم كفاية السيارات المستخدمة فى النقل ، مع عدم التزامها بالتوجه الى الجهات المطلوب الشحن اليها ، الى جانب التراخى فى تنفيذ برامج النقل ، الامر الذى ترتب عليه تكدس الأذرة فى بعض المحافظات ، وخلو محافظات أخرى منها .

• قلة عدد محطات السكة الحديد التى بها موازين بسكول ، وهو أمر يؤدى الى قصر الشحن على المحطات الرئيسية دون غيرها .

شركات توزيع السلع الغذائية :

وتنحصر فى الشركة العامة لتجارة السلع الغذائية بالجملة ، والشركة المصرية لتجارة السلع الغذائية بالجملة ، اللتين تباشران الاتجار بالجملة فى السلع الغذائية وغير الغذائية من أصناف البقالة ، الاولى : فى منطقة شمال القاهرة ومحافظات الوجه البحرى والقناة وسيناء ، والثانية : فى باقى محافظات الجمهورية . وكل من الشركتين يلزم أن يكون لديها رصيد يكفى لاحتياجات شهرين .

والسعات التخزينية الحالية للشركتين اللازمة لامكان تخزين شهرين ، تتفاوت بين مختلف المحافظات ، فهى تزيد فى بعضها ، بينما تنقص فى الأخرى .

ويعترض التخزين بالشركتين صعوبات منها :

• ان الوضع الحالى للتخزين بالشركتين لا يسمح بالاحتفاظ بأرصدة تكفى لاحتياجات شهرين فى القاهرة والاسكندرية ، وفى بعض محافظات الوجه البحرى ، وفى معظم محافظات الوجه القبلى . ويلزم لمواجهة ذلك سعات تخزينية مساحتها ٩٣٠٥٤م٢.

• معظم مخازن الشركتين بالايجار منذ عام ١٩٥٨ (تبلغ نسبة ما تملكه احداهما من السعة التخزينية ما يعادل ٧,٧ ٪ ، وما تملكه الاخرى ٤,١ ٪) .

• التخزين فى كثير من المخازن يتم دون مراعاة لنوعياتها ، وذلك لكثرة الوارد اليها ، مع زيادة الاستهلاك والحصص الشهرية .

• المخازن غير مزودة بالمعدات الميكانيكية اللازمة للشحن والتفريغ والتى تتيح سرعة التعتيق والتخزين السليم ، كما انها غير مزودة باجهزة الانذار الحديثة للحماية من السرقة والتنبيه الى الحرائق فور حدوثها .

شركة تسويق الارز :

يتم التخزين بالشون المكشوفة فى اجولة ترص فى لوطات على طبالى خشبية تغطى بالمشمعات او ترص تحت المظلات ، أو تخزن فى مخازن ذات ارضيات خرسانية مقفولة الجوانب ما عدا الواجهة كما فى بعض مضارب الاسكندرية ، او تخزن صبا فى صوامع ملحقة بالمضرب سعة الواحدة منها ما يكفى التشغيل اليومى بحد أدنى يوم ، وبحد أقصى سبعة ايام .

وتوجد لدى الشركة سعات تخزينية مساحتها ٨٠٠ الف م٢ للارز الشعير ، واخرى سعتها ٣٠٠ الف طن للارز الابيض ، علاوة على مخازن مقفلة بالمضارب بسعة ١٠٠ الف طن ، وصوامع داخل المضارب بسعة ٢٠ الف طن ، ومخازن تابعة لشركتى توزيع السلع الغذائية بالجملة بسعة ١٥ الف طن .

وهذه السعات تسد حاجة الاستهلاك حسب المعدلات الحالية ، الاانه يلاحظ بالنسبة لتخزين الارز وجود بعض الصعوبات ، من أبرزها :

• التخزين فى أجولة أمر يترتب عليه :

– استهلاك كميات كبيرة من الاجولة تبلغ سنويا ٥ مليون جوال ، وذلك لاستخدام الخطاف .

– الاعتماد على النقل بواسطة عمال المشالات ، وهو أمر يرفع التكلفة .

– التعرض للفقد بواسطة الطيور والقوارض والعوامل الجوية ، علاوة على ما يفقد فى مراحل النقل والتداول المختلفة (تبلغ نسبة الفقد ما بين ٣ ٪ ، ١٠ ٪) .

شركات التبريد والتجميد :

تعمل فى هذا المجال عدة شركات بالقطاعين : العام والخاص ، وتبلغ جملة السعة المتاحة حاليا فيهما بالنسبة للتجميد والتبريد : ٢٩٣٠٠ طن ، ٧٢٤٦٥ طن على التوالى . وهذه السعات موزعة على النحـو التالـــى :

السعات التخزينية للتبريد والتجميد

نوعية التخزين	السعة التخزينية بالطن	الجهـــة
التجميد	٢٤٣٠٠	شركات القطاع العام
	٥٠٠٠	شركات القطاع الخاص
التبريد	٦٧٦٥	شركات القطاع العام
	٦٥٧٠٠	شركات القطاع الخاص

والسعات الحالية لا تكفى – فى هذا المجال – الاحتياجات ، خاصة وانه من المفروض ان تكون السعات كافية لاستهلاك اربعة اشهر ، ولذا فان الامر يتطلب ضرورة الاسراع بانشاء ثلاجات اضافية تصل سنويا الى حوالى ٢٧٥٠٠ طن قبل عام ١٩٨٥ .

الاحتياجات المستقبلية من السعات التخزينية :

من واقع دراسة النقل على المستوى القومى ودراسة تجارة مصر الخارجية ، تم تحديد الاحتياجات المستقبلية .

ولقد بنيت الدراسة على أساس أن تعداد السكان سنة ١٩٨٧ سوف يصل الى ٤٩,٢٢٢ مليون نسمة ، وسنة ٢٠٠٠ الى ٦٣,٧ مليون نسمة ، كما أن استهلاك الفرد سوف يتطور حسب نوع السلعة وحسب السعات التخزينية على هذا الاساس وفقا للآتى :

أولا : القمح والدقيق :

الأعـــــوام	١٩٨٧	١٩٨٣	١٩٨٧	٢٠٠٠
الاحتياجات بالمليون جنيه	٥,٧٩٠	٧,٣٦٣	٨,٩١٠	١٣,٨١٤

ويشمل ذلك الانتاج المحلى الذى يصل الى حوالى ١,٧ مليون طن ويخزن عادة بشون بنك التنمية ، أما المستورد فان أفضل وسيلة لتخزينه هو الصوامع ، للميزات الآتية :

- يتم الاستقبال والتخزين والصرف صبا .

- التخلص من تحكم واحتكار مناولى عمليات التعبئة والحياكة والتحميل والتعتيق .

- زيادة كفاءة وسائل النقل بتخفيض فترة انتظارها .

كما أنه وجد من الافضل أن يتم ، علاوة على صوامع الموانى ، انشاء صوامع رئيسية بالمحافظات ، تغذى أجزاء المحافظة المختلفة ، والمشروعات المقترحة لتحقيق ذلك هى :

- انشاء ثلاث صوامع بموانى سفاجـــا والادبية

- ودميـــاط سعتها ٤١٦٤٢٠ طن .

- انشاء ٢١ صومعة ملحقة بالمطاحن سعتها ٢٢٥٠٠٠ طن .

- انشاء صومعتين مستقلتين بطنطا وقنا سعتهما ٤٧٠٠٠ طن .

جملة السعات ٦٨٨٤٢٠ طن .

- انشاء صوامع ملحقة ببعض المطاحن لتغطية

احتياجات عام ٢٠٠٠ جملة سعتها ٣٧٢٢٠٠ طن .

ويضاف الى هذا :

سعات تخزين حالية كصوامع	١٠٦٠٠٠ طن
سعات تخزين صب ملحقة حاليا بالمطاحن	٥٦٦٤٠ طن
صوامع حالية تحت الانشاء	٢٠٠٠٠٠ طن
الجملة	٧٣٤٩٤٠ طن
وبذا يكون جملة المطلوب هو	١,٤٢٣,٣٦٠

وهذه تكفى لتخزين الاحتياجات المطلوبة عام ٢٠٠٠ على أساس فترة تخزينية مدتها ٥٥ يوما ، ويلزم بالاضافة الى هذه السعات حل المشكلات التالية :

- ان يتم التركيز على انشاء صوامع ملحقة بالمطاحن ، تكفى لاحتياجات ثلاثة أشهر .

- ضمان تشغيل مشروعات الموانى بالقدرات والمعدلات المقررة .

- حل المشكلات التى تواجه استقبال وتفريغ البواخر بالموانى ، واعطاء أولوية لانشاء صوامع الموانى .

ثانيا : التخزين بشون ومخازن بنك التنمية والائتمان الزراعى :

يوجد بالبنك حاليا وسائل التخزين التالية :

- ٤٧٦ وحدة مكشوفة مساحتها ٧٨٧,٥ فدان طاقتها التخزينية ٢,٣٦٤,٠٠٠ طن .

- ٢٥٧ مظلة خرسانية مساحتها ١٥٠١٨٣م٢ طاقتها التخزينية ٢٢٥,٢٨٠ طن .

- ٢٨٠٠ عين من عيون صوامع طاقتها التخزينية ٤٠٣٧٠ طن .

- ٢٨٠مخزنا مساحتها ٩٣٢٦٠م٢ طاقتها التخزينية ١١٦٥٥٤ طن.

- ٦٥ مستودعا مساحتها ١٨٢٣٥٤م٢ طاقتها الانتاجية ٢٢٨٠٠٠ طن .

- ٣٤ مخزنا للواردات مساحتها ٣٤٧٥٠م٢ سعتها ١٧٣٥٥ طن .

يضاف اليها ١٧٢ مخزنا مؤجرة مساحتها ٢٣٤٢٠م٢ وسعتها ١١٦٤٠ طن .

ويتم تخزين ما يلى :

الأعـــــوام	١٩٧٨	١٩٨٣	١٩٨٧	٢٠٠٠
الفول والعدس : الاحتياجات بالالف	٣٠٣	٣٧٨	٤١٧	٥٣٩
الذرة : الاحتياجات بالالف	٣٧٧٨	٤٠٠٤	٤٢٥٧	٥٤٠٠
الاسمدة : الاحتياجات بالالف	٧٩٦ نترات		٢٠٨١ نترات	
	٤٩٢ فوسفات		٠٦٥٠ فوسفات	

الاعلاف والذرة الصفراء : تم حساب التطور فى الاعلاف فوجد الآتى :

فى عام ٨١ / ٨٢ تبلغ الاحتياجات من أعلاف الماشية ١,٥٢٠ مليون طن ، وللدواجن مليون طن . وتحتاج هذه الأعلاف الى ١,٥ مليون طن ذرة صفراء .

وفى عام ٨٧ / ٨٨ تقدر الاعلاف التى ستنتج للماشية بنحو ٢,٥ مليون طن وللدواجن بنحو ٢,٠ مليون طن ، وهى تحتاج الى ٢,٤ مليون طن ذرة صفراء .

وفى عام ٢٠٠٠ تقدر الاعلاف التى ستنتج للماشية بنحو ٤,٠ مليون

طن والدواجن ٣ مليون طن ، تحتاج الى ٣,٥ مليون طن ذرة صفراء .

ولتدبير السعات التخزينية ، نجد أن مطلوبات التخزين مغطاة بالمساحات المتاحة لها بالشون حتى عام ١٩٨٧ ، ويجرى حاليا دراسة انشاء مجموعة صوامع لتخزين الذرة تستوعب مخزون ثلاثة أشهر للوفاء باحتياجات عام ٢٠٠٠ . وكتوصية عامة بالنسبة لشون بنك التنمية فان المطلوب :

- تحويل الشون الى مخازن ومستودعات مغلقة .
- عدم الحاجة لسعات تخزين للاسمدة .
- الاتجاه لتخزين الذرة الصفراء فى صوامع .

ثالثا : تخزين الارز : ان المساحات الحالية والتوسع فى الاحتياجات الى الارز الابيض ، سوف يراعى فى السعات المطلوبة لشركتى السلع الغذائية ، حيث كانت الاحتياجات منه فى عام ١٩٧٨ نحو ١,٢٦٤ مليون طن. ويقدر أن يتطور الاستهلاك ليصل :

• فى عام ١٩٨٣ الى ١,٢٨٤ مليون طن .
• وفى عام ١٩٨٧ الى ١,٤٨٢ مليون طن .
• وفى عام ٢٠٠٠ الى ١,٩٣٢ مليون طن .

رابعا : تخزين السلع التموينية شاملة الزيوت والشحوم والصابون:

ان أساس حساب السعات هو أن يكون هناك رصيد مخزون يكفى استهلاك شهرين ، فيما عدا المناطق الصحراوية فيكفى الرصيد ثلاثة أشهر . وقد تم حساب التطور فى هذه السلع على النحو التالى :

الاعوام	١٩٧٨	١٩٨٣	١٩٨٧	٢٠٠٠
السكر بالالف طن	٩٠٦	١٠٣٢	١١٦٨	٢١٠٠
زيــوت	٢٢٥	٣٣٢	٤٠٦	٦٢٥
شـاى وبن	٤٢	٥٧	٦٤	٩٨,٥

والمساحات التخزينية الموجودة عام ١٩٨١ هى ٣٢٢٤٣٨م٢ ، والمطلوبة عام ٨٧ هى ٣٩٣٨١٣م٢ ، بزيادة مساحة ٧٠٣٧٥م٢ عن عام ٨١ . والمساحات المطلوبة عام ٢٠٠٠ هى ٨٥٣٨٠٠ م٢ ، وذلك بعد اضافة مساحات اضافية فى الموانى لاستقبال السلع المستوردة تبلغ ٤٠ الف م٢ ، موزعة بين الموانى الاربعة ، بزيادة قدرها ٥٣٠٣٦٢ م٢ عن المتاحة فى عام ١٩٨١ .

خامسا : السلع المجمدة والمبردة :

استعرض المجلس التطور فى الاحتياجات من هذه السلع وذلك على النحو التالى :

الأعـــوام	١٩٧٨	١٩٨٣	١٩٨٧	٢٠٠٠
بطاطس مبردة (بالالف طن)	٦٩٥	٨٠١	٨٠٩	٩٥٢
لحـــــوم	٥٩	١١٨	١٩٦	٣٢٦
أسمـــــاك	٢٥٣	٣١٣	٣٥٦	٦١٠

ولما كانت السعات المتاحة هى ١٠٣٨٧٨ طن ، فان الاحتياجات تتطلب بناء ثلاجات تسع ٢٧,٥ الف طن سنويا حتى عام ١٩٨٧ ، و٩٠ الف طن قبل عام ٢٠٠٠ وذلك على اساس ثلاث دورات .

	سعات حالية	سعات عام ١٩٨٧	سعات عام ٢٠٠٠
بطاطس	١٠٢١٥	٢٦٦٥٤٠	٢٨٧٧٩٠
لحوم	٩٨٤٢٠	١١٠٥٩٠	٢٧٩٢٣٠

سادسا : التخزين بالموانى :

المساحات الحالية بالموانى موزعة على النحو التالى :

مساحات داخل الميناء	١٢٣٥٠٠	أسمـــدة	٨٠٠٠
مساحات خارج الميناء	٢٧٣٠٠٠	كيماويـــات	١٢٦٥٠
بضائع عامة	١٦٤٩٦٠	ثلاجـــات	٣٩٥٠
دخـــان	٢٧٧٤٠		

وستزداد المساحة فى الاسكندرية عن طريق ميناء الدخيلة الجديد ، ويلزم اعادة بناء ثلاثين مخزنا من المخازن الحالية بميناء الاسكندرية ، وسيغطى ميناء دمياط التوسعات المطلوبة لميناء بور سعيد .

اما فى ميناء الادبية ، فان بناء رصيف خاص للقمح سوف يتيح التوسعات المطلوبة لتغطية الاحتياجات المستقبلية ، وميناء سفاجا ليس فى حاجة الا الى زيادة كفاءة النقل باتمام الخط الحديدى الذى يجرى تنفيذه حاليا .

ومرفق بيان ورد من وزارة التموين والتجارة الداخلية ، عن السعات التخزينية المتاحة لقطاع التموين والاحتياجات المستقبلية لأهم السلع التموينية عن عام ٨٢ / ٨٣ حتى عام ٢٠٠٠ ، ويتضمن البيان بعض

احصاءات مغايرة لما ورد فى التقرير ، والتى ستكون محل مراجعة عند اعداد التقرير النهائى .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم وما دار فى المجلس من مناقشات ، تم التوصل الى مجموعة من التوصيات ، يتضمن بعضها مقترحات عملية ذات عائد سريع ، ويمكن تنفيذها فى حدود الامكانات الحالية ، بينما يتضمن البعض الآخر مقترحات للمدى المتوسط والمدى الطويل .

وفيما يلى عرض التوصيات :

* توحيد الاشراف على التخزين بالموانى لسرعة مواجهة المشكلات التى تعترض كافة مراحل التخزين بالحلول الفورية والعملية .

* ايجاد ترابط وتنسيق بين أجهزة التخزين والتجارة الخارجية والنقل الداخلى والخارجى والتموين والتجارة الداخلية ، تكفل الاستغلال الامثل للسعات المتاحة بوسائل منها :

· تنظيم جدولة ورود السفن طوال العام وتقاطرها بما لا يحدث تأخيرا لإحداها تترتب عليه غرامات مالية ترفع قيمة السلع المستوردة .

· اتمام التعاقدات وفتح الاعتمادات فى وقت مبكر .

· معرفة الكميات المنتظر ورودها شهريا وتواريخ الوصول وتجهيز الأرصفة واخطار قطاعات النقل وهيئة السلع وبنك الائتمان ، لمواجهة المتوقع وصوله ، وتحديد مسئولية والتزامات كل قطاع حيالها .

· تجهيز أرصفة الأذرة بصفة دائمة بميناء الاسكندرية ورفع كفاءتها مع تخصيص أرصفة أكثر لتفريغ الاذرة ، نظرا لتزايد استيرادها عاما بعد آخر لمواجهة قطاع الزراعة وتنمية الثروة الداجنة .

· الالتزام بتراكى البواخر على الارصفة لسهولة التفريغ ، وبالمعدل المطلوب .

· رفع طاقة التفريغ واستعمال البدائل فى الموانى ووسائل النقل فى الوقت المناسب .

· تشجيع قطاعات النقل لتقديم وسائل النقل بالاعداد المطلوبة .

· التنسيق بين شركات النقل والشحن والتفريغ والتخزين .

* نقل الادارة الصحية ومعاملها المختصة بتحليل عينات السلع الغذائية المستوردة وكذلك الادارة البيطرية حيث توجد الموانى ، لإمكان الانتهاء من التحاليل والاجراءات الصحية فى وقت قصير ، ويمكن استمرار العمل بهذه الادارات مدة ٢٤ ساعة يوميا تحقيقا لذلك ، لإسهامه فى تخفيف تكدس البضائع وسرعة سحبها من الموانى التى ليست بها مواقع لتخزين السلع ، بل هى مجال لمرورها الى أصحابها .

* أن تقوم الجهات المعنية بالاشراف على دراسة متكاملة للتخزين ، حيث ان الدراسات السابقة عالجت مشكلات التخزين دون ربط بين مختلف نوعياتها ، ودون التعرف على تأثير كل منها على الاخرى . على أن تتناول الدراسة المقترحة النقاط التالية :

– ايجاد ربط وتنسيق بين الدراسات السابقة ومعالجة المتناقضات بين مختلف هذه الدراسات .

– تحديث هذه الدراسات لتكون مطابقة للواقع ، وبحيث تتوحد فيها النظرة للتنبؤ بالاحتياجات المستقبلية .

– وضع تصور عام لخطط التخزين مستقبلا فى ضوء الاحتياجات الواردة بتقرير المجلس فى هذا الشأن .

– اقتراح الوسائل ووضع التنظيم الامثل لتكامل جهات الاشراف على التخزين .

– زيادة تدريب القوى البشرية العاملة فى مجال التخزين لتكون على إلمام كامل بالوسائل والطرق الصحيحة للقيام بمهمة التخزين .

* تخصيص مساحات من أراضى الدولة فى ضواحى المدن للشركتين العاملتين فى هذا المجال . على أن يراعى فى الخطط المقبلة تدبير الاستثمارات اللازمة لإمكان اقامة المخازن ذات المبيعات التخزينية المطلوبة .

* تطوير المخازن الحالية بحيث تكون مقسمة تقسيما نوعيا ، وتجهيزها بالمعدات الميكانيكية اللازمة للشحن والتفريغ .

* زيادة التسهيلات التخزينية الحالية بالموانى ، مع عدم التوسع فى المساحات خارج الموانى لعدم زيادة تكلفة السلعة نتيجة لتعدد أعمال الشحن والتفريغ والنقل .

* تجديد وتحديث المعدات والوسائل وتطويرها طبقا لاحدث المواصفات ، وادخال الحاسبات الالكترونية لتسجيل البضائع الموجودة فى المخازن .

* أن تتضمن الخطط المقبلة وضع برنامج لانشاء صوامع رئيسية فى مختلف المحافظات كمخازن رئيسية ، يتم منها التوزيع على مختلف المطاحن . ويمكن تنفيذ هذه المشروعات على مراحل تتمشى مع التوسع فى الشون اللازمة للوفاء باحتياجات التخزين .

* العناية برصف مداخل الشون ومحاورها الرئيسية واستيفاء الشون لمقوماتها ، حتى يمكن تقليل الفاقد وسهولة وسلامة عمليات الشحن، وتفادى التأخيرات ، ورفع كفاءة عمليات النقل .

* ضرورة التنسيق بين أعمال النقل واعمال التخزين فى الشون ، لتوفير الكثير من الجهود المبذولة فى عمليات النقل .

* استبدال الشون المكشوفة بمخازن مسقوفة للتقليل من الفاقد الكبير ، نتيجة المؤثرات الجوية والطيور والقوارض والاصابة بالحشرات. علما بأن الوفر الناتج من تقليل الفاقد نتيجة التحول الى مخازن مسقوفة ، يمكن أن يغطى الاستثمار المطلوب فى سنوات معدودة .

* رفع طاقة التفريغ واستعمال البدائل فى الوقت المناسب . مع اعطاء حوافز مجزية لقطاعات النقل المختلفة ، بما فيها القطاع الخاص لتقديم وسائله بالاعداد المطلوبة .

* تطوير وسائل النقل والمناولة الى التداول الميكانيكى .

* تطوير وسائل النقل من اللوريات العادية الى اللوريات المقفلة .

* ربط عملية التخزين بعملية التجفيف الحديثة .

ملحق

السعات التخزينية لقطاع التموين

أولا : قطاع الطحن والخبز والتخزين :

(أ) قطاع الطحن :

الشركة	عدد الشون	المساحة بالالف م٢	السعة التخزينية بالالف طن
وسط وغرب الدلتا	٢٧	٤٢٩,٩	٤٢٠,٧
شرق الدلتا	١٨	٢١٥,٦	٢١٤,٦
مصر الوسطى	١٧	٢٢٧,١٥	١٩٨,٣
مصر العليا	٢٠	١٩٨,٥	٢١٩
	٨٢	١٠٧١,١٥	١٠٥٢,٦

(ب) قطاع التخزين :

	عدد الشون	المساحة بالالف م٢	السعة التخزينية بالالف طن
الشركة العامة للصوامع			
القاهرة	٦	٢٩٥	٢٧٥
الاسكندرية	٢	٨٢	٧٧
	٨	٣٧٧	٣٥٢

هذا بخلاف السعات التخزينية للصوامع ، وتقدر بـ ١٠٦٠٠٠ طن (منها ٥٨٠٠٠ طن بالقاهرة ، و٤٨٠٠٠ بالاسكندرية) وجار تجهيز صومعتين جديدتين فى كل من محافظتى القاهرة والاسكندرية ، سعة كل منهما ١٠٠ الف طن .

ثانيا : قطاع السلع الغذائية :

تقدر المساحة التخزينية المتاحة لشركتى : المصرية والعامة للجملة ٣٣٤,٧٤٢م٢ لعدد ١٨٨٥ مخزنا ، وجار استكمال واقامة مخازن جديدة بمساحة ١١,٩١٠ م٢ لتصبح الجملة ٣٤٦,٦٥٢ م٢ .

ثالثا : قطاع تسويق وضرب الأرز :

يبلغ عدد المستودعات التابعة لشركة تسويق الارز ٤٣ مستودعا سعتها التخزينية ١٢١٣٠ طن ، موزعة كالآتى :

	طـــن	طـــن
القاهرة	٤٣٦٥	الاسكندرية ٢٧٨٥
الجيزة	١٣٠٠	باقى المحافظات ٣٦٨٥

وتقدر السعات التخزينية لشركات ضرب الارز مملوكة ومؤجرة ١,٢٠٨,٧٣٢ طن ، بمساحة قدرها ١,٠٣٦,٥٥٢ م٢ ، وبيانها على النحو التالى :

مخـــــازن :

	السعة بالطـــن	مساحـــة م٢
مملوكة	١٥٧٩٥١	١٢٥٧٧٨
مؤجرة	١٦٩٩	١٢١٥
اجمالى المخازن	١٥٩٦٥٠	١٢٦٩٩٣

مظــــــلات :

مملوكة	١٤٩٨٩٢	١٣٦٧٣١
مؤجرة	٥٥٠٠	٥٥٠٠
اجمالى المظلات	١٥٥٣٩٢	١٤٢٢٣١

عـــــــراء :

مملوكة	٣٤٢٩٣٢	٢١٣٥٢٨
مؤجرة	٥٥٠٧٥٨	٤٥٣٨٠٠
اجمالى	٨٩٣٦٩٠	٧٦٧٣٢٨
اجمالى السعات التخزينية	١٢٠٨٧٣٢	١٠٣٦٥٥٢

وهى موزعة بين المحافظات على النحو التالى :

المحافظات	اجمالى المساحة بالمتر ٢	اجمالى السعة بالطن
الاسكندرية	١١٨٩٠١	١٨٢٧٠٠٠
رشيــد	٩٢٠١٦	١١٧٥٠٢
البحيرة	١٠٦٥٣٥	١١٩١٠٢
كفر الشيخ	٢١٢٠٧٣	٢١٤٨٥٤
الغربيــة	١٦٥٥٩٣	١٧٧٠٠٠
الدقهلية	٢١٩٢٣٩	٢٥٤٢٥٠
دميــاط	٤٣٩١٤	٥٤٢٢٤
الشرقية	٧٨٢٨١	٨٩١٠٠
اجمالــــى	١٠٣٦٥٥٢	١٢٠٨٧٣٢

رابعا : قطاع التخزين بالتجميد والتبريد :

يقدر اجمالى المساحات التخزينية المتاحة بالتخزين والتجميد بنحو ١٢١,٤٣٠ طن ، منها ٣٥,٧٠٠ طن قطاع خاص ، واجمالى المساحات التخزينية المتاحة بالتبريد ١٣١٠٩ طن ، منها ٤٠٠٠ طن قطاع خاص ، وفقا للبيان التالى :

	تــبريــد			تجميــد		
	ق ٠ ع	ق ٠ خ	اجمالى	ق ٠ ع	ق ٠ خ	اجمالى
القاهرة	٣٧٠٠	٤٠٠٠	٧٧٠٠	١٧٨٠٠	١٢٠٠٠	٢٩٨٠٠
الاسكندرية	٤٢١٩	—	٤٢١٩	١٥٥٧٠	١٦٠٠٠	٣١٥٧٠
بور سعيد	١٠٠	—	١٠٠	١٩٥٠	٧٧٠٠	٩٦٥٠
السويس	—	—	—	٧٤٠٠	—	٧٤٠٠
محافظات أخرى	١٠٩٠	—	١٠٩٠	٤٣٠١٠	—	٤٣٠١٠
	٩١٠٩	٤٠٠٠	١٣١٠٩	٨٥٧٣٠	٣٥٧٠٠	١٢١٤٣٠

وفيما يلى الاحتياجات المستقبلية خلال السنوات ٨٢ / ٨٣ وحتى عام ٢٠٠٠ :

البيــــان	٨٢/٨٣	٨٣/٨٤	٨٤/٨٥	٨٥/٨٦	٩٠	٩٥	٢٠٠٠
ذرة	٤٦٩١	٤٩١٣	٥٠٤٩	٥١٩٠	٥٧٥١	٦٣٧٣	٧٠٦٢
فول	٣٥٧	٤١٣	٤٢٤	٤٣٧	٥٣٧	٥٩٦	٦٦٠
ارز ابيض	١٦٠٨	١٦٥٢	١٦٩٩	١٧٤٦	١٩٣٥	٢١٤٤	٢٣٧٦
القمح ودقيق							
مقوم بقمح	٧٨٨٠	٨١١٥	٨٣٦٠	٨٦١٠	١٠٢٩٤	١١٨٨٧	١٣٤٧
السمسم	٤٩,١	٥٢,٨	٥٦,٦	٦٠,٦	٦٧,٢	٧٤,٥	٨٢,٥
العدس	١٧٩	٢٣٠	٢٨٣	٢٩١	٣٢٢	٣٥٧	٣٩٦
الزيت	٤٩١	٥٥١	٦١٣	٦٧٩	٦٩٩	٩٥٣	١١٨٨
مسلى صناعى	٢٢٠	٢٤٢	٢٦٦	٢٩٣	٣٢٢	٣٥٧	٣٩٦
السكر	١٢٥٠	١٣٨٠	١٥١٠	١٦٥٠	١٧٧٤	٢١٤٤	٢٦٤٠
اللحوم الحمراء	٥٨٠	٥٩٦	٦١١	٦٣٠	٩٦٧	١٢٥٠	١٥٨٤
الدواجن	٣١٣	٣٦٧	٤٢٥	٤٨٥	٥٣٧	٥٩٦	٦٦٠
الاسماك	٣١٣	٣٦٧	٤٢٥	٤٨٥	٥٣٧	٥٩٦	٦٦٠

الأسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠

يحظى قطاع النقل البحرى باهمية متزايدة من جانب الدولة ، وذلك لاسباب قومية واقتصادية . وللنهوض بهذا القطاع الحيوى يجب القاء نظرة على الواقع الحالى لهذا القطاع ، وما يواجهه من مشكلات وعقبات ، وما هو محمل به من اعباء : سواء الاسطول الوطنى الحالى وامكاناته ، أو الموانى الحالية ، أو تلك التى يجرى انشاؤها ، وامكاناتها أو القوى البشرية اللازمة ، وآفاق الطلب على قطاع النقل البحرى ، وامكانات التوسع فيه ، وذلك بهدف وضع سياسة لهذا الأسطول تضمن دعمه وتطويره ليشارك بنصيب مناسب فى حركة التجارة الخارجية ، ويوفر جانبا من العملات الاجنبية التى تنفق فى النوالين للسفن الأجنبية ، علاوة على استفادة الجهات المصدرة للبضائع من الطاقات المتاحة للاسطول الوطنى – مما يساعد على تحسين اقتصادياته باستغلال الطاقة الفارغة فى رحلة الذهاب فى معظم الاحوال .

تطور الاسطول البحرى المصرى :

ساعد موقع مصر الجغرافى بين الشرق والغرب ، وطول سواحلها الممتدة على البحرين : الأبيض والأحمر ، على زيادة اهمية النقل البحرى فى مصر .

وقد عرفت مصر من أقدم العصور بنشاطها البحرى ، فقد كانت هناك تجارة على سواحل البحر الأحمر تربط بين مصر ودول شرق افريقيا وآسيا ، كما كانت السواحل المصرية للبحر الأبيض فى حركة مستمرة مع دول جنوبى أوربا وبلاد الشام ، وهو أمر كانت معه مصر منفذا هاما من وإلى دول العالم فى النقل البحرى . الا أن صناعة النقل البحرى فى مصر ، أخذت فى التدهور فى عهد الاحتلال العثمانى ، ثم انتعشت فى عصر محمد على فى أوائل القرن التاسع عشر ، ثم تدهورت ثانية فى عهد الاحتلال البريطانى .

وفى أوائل القرن العشرين ، بدأت صناعة النقل البحرى فى الظهور بانشاء شركة بواخر البوستة الخديوية ، ثم تبعتها شركة اسكندرية للملاحة البحرية . ومع زيادة حجم تجارة مصر الخارجية عقب الحرب الثانية ، ازداد الاهتمام بالنقل البحرى حتى بلغ حجم الاسطول الوطنى فى عام ١٩٦١ (قبل التأميم) ٢٣٧,٠٠٠ طن ، وكان فى ذلك الحين يعد من أكبر الاساطيل التجارية فى الشرق الأوسط .

الوضع الحالى للاسطول البحرى التجارى المصرى :

فى الوقت الذى تزايد فيه حجم تجارة مصر الخارجية من ناحية ، وما قامت به الدول المجاورة برفع كفاءة اساطيلها التجارية من ناحية أخرى – أخذ الاسطول التجارى المصرى فى التناقص عددا وحجما حتى بلغ حجمه فى عام ١٩٧٠ نحو ١٨٩,٠٠٠ طن ، ثم ارتفع فى عام ١٩٧٤ الى ٢١٦,٠٠٠ طن ، أى أن حجمه بعد مرور ١٣ عاما اصبح اقل من طاقته فى عام ١٩٦١ ، علاوة على أن اكثر من ٥٠٪ من وحداته قد تجاوز عمره الاقتصادى ، ويرجع ذلك الى اسباب عديدة منها :

– قوانين التأميم ، وعدم تشجيع رؤوس الأموال الوطنية على الاستثمار فى النقل البحرى .

– عدم اعتماد الدولة الاستثمارات اللازمة لتحديث الأسطول التجارى .

واعتبارا من عام ١٩٧٤ اخذ الأسطول التجارى البحرى المصرى فى التزايد ، كما سمحت الدولة للقطاع الخاص بامتلاك السفن التجارية ،

وبذلك ارتفع حجم الاسطول التجارى المصرى من بداية عام ١٩٧٨ الى ٤١٩,٠٠٠ طن .

واذا كان ما يقوم بنقله الاسطول التجارى المصرى لا يتجاوز ١٥٪ من اجمالى البضاعة العامة ، وانه لم ينقل حتى نهاية عام ١٩٨٢ اية بضائع صب جاف (مثل القمح والفحم ...) وهى تتجاوز اكثر من ٧٠٪ من حجم تجارة مصر الخارجية - باستثناء الصب السائل (البترول ، وغيره) ، فإن نسبة ما تنقله السفن التى ترفع العلم المصرى من مجموع التجارة المنقولة بحرا لاتتجاوز ٥٪ فقط .

لذلك فان الاهتمام بطاقة النقل البحرى ، والعمل على تحقيق رفع كفاءته بتشجيع رؤوس الأموال الوطنية على انشاء شركات ملاحية ، ورؤوس الأموال الأجنبية على انشاء شركات مشتركة فى مجال النقل البحرى - قد أدى الى انشاء ما يزيد على ١٠ شركات وطنية ملاحية ترفع العلم المصرى ، وهو أمر ينتظر معه تضاعف حجم الأسطول الوطنى فى نقل تجارة مصر الخارجية التى زادت بسبب زيادة استثمارات خطة التصنيع ، وزيادة الكميات المستوردة من المواد التموينية وخصوصا الحبوب والأخشاب والبضائع العامة المتنوعة ، ولاسيما حديد التسليح والأسمنت ، مع زيادة عدد السكان ، علاوة على تشجيع القطاعين العام والخاص على الاستيراد فى ظل سياسة الانفتاح الاقتصادى .

وبالتالى فالأمر يستلزم زيادة حجم الاسطول التجارى البحرى الوطنى ، مع تحديد مواصفات وحداته كما ونوعا .

حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا :

لدراسة وتحديد حجم تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا ، يلزم التعريف ببعض المسميات فى مجال النقل البحرى ، حيث يجرى العمل بين المنظمات الدولية ورجال التجارة الخارجية ، وكذلك الجهات التى تعمل فى نقل البضائع على اطلاق بعض مسميات على نوعية البضائع التى تتداول بالموانى حتى يمكن متابعتها .

وقد جرى العرف البحرى على تقسيم البضاعة الجافة التى يتم نقلها بحرا الى قسمين :

أولا - البضاعة العامة :

وهى البضاعة التى يمكن تعبئتها فى حاويات أو نقلها على سفن البضاعة العامة ، وتنقسم الى :

- الزيوت والشحومات
- سلع تموينية وحاصلات زراعية (عدا ما يرد فى التقسيمات الخاصة) .
- بضائع يتم نقلها فى حاويات .
- بضائع يتم نقلها على سفن تقليدية (سفن بضاعة عامة) .

ثانيا - بضاعة صب جاف :

وتنقسم الى :

× خامات ومواد أولية ، وتشمل :

- الحبوب (قمح - ذرة) .
- الفوسفات .
- الفحم .
- خام الحديد .
- بوكسايت (تراب الأمونيا) .

وقد أضيف اليها :

- الأسمنت غير المعبأ .
- الأسمدة غير المعبأة .
- الملح غير المعبأ .

× بضاعة صب جاف معبأ :

وهى البضاعة التى يمكن نقلها فى عبوات خاصة ، كما يمكن تحديد حجم العبوة ووزنها ، وبالتالى يمكن تحديد مقاييسها ومعاييرها ، وتداولها نمطيا وفقا لهذه المعايير ، ومن هذه الأصناف :

- الدقيق .
- القطن الخام .
- الأرز .
- السكر .
- الأسمنت .
- الورق .

× بضاعة ذات طبيعة خاصة :

وهى تلك البضائع التى ترد بكميات كبيرة بمقاييس تختلف من صنف الى صنف داخل المجموعة الواحدة ، بكميات أو احجام كبيرة ، ومن أمثلة ذلك :

– الخشب .   – الحديد والصلب .

– ماكينات وعربات ومعدات ثقيلة .

وقد التزمت جميع المكاتب الاستشارية التى اشتركت فى تحديد حجم التجارة الخارجية فى مصر حتى عام ٢٠٠٠ بهذه التقسيمات .

تحديد حجم ونوعيات البضاعة الجافة المتداولة على الموانى :

الموقف الحالى لحجم ونوعيات البضاعة الجافة المنقولة بحرا :

بلغ حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا فى عام ١٩٨١ من البضاعة الجافة ٢٥.١٧٤ مليون طن ، مقابل ٢٥.١٣٧ مليون طن فى عام ١٩٨٢ ، وذلك على الوجة التالى :

(الألف طن)

	١٩٨١				١٩٨٢			
	واردات	صادرات	المجموع	٪	واردات	صادرات	المجموع	٪
بضاعة جافة	١٧٨٦٨	٥٠٧	١٨٣٧٥	٧٣	١٨٤١٥	٥١٣	١٨٩٢٨	٧٥
بضاعة عامة	٥٧٧٤	١٠٢٥	٦٧٩٩	٢٧	٥٠٧٣	١١٣٦	٦٢٠٩	٢٥
الاجمالى	٢٣٦٤٢	١٥٣٢	٢٥١٧٤		٢٣٤٨٨	١٦٤٩	٢٥١٣٧	
النسبة المئوية	٩٤٪	٦٪		١٠٠٪	٩٣.٥	٦.٠٪		١٠٠٪

ومن الجدول السابق يتبين ما يلى :

– ان اجمالى الواردات يمثل نحو ٩٤٪ من حجم التجارة ، بينما لم تتجاوز الصادرات ٦٪ .

– ان حجم البضاعة الصب الجاف يمثل ٧٣٪ من حجم التجارة الخارجية المصرية فى عام ١٩٨١ ، ارتفع الى ٧٥٪ فى عام ١٩٨٢ ، بسبب الزيادة المطردة فى واردات الحبوب .

– ان الواردات فى البضاعة الصب الجاف تمثل ٩٠.٧٪ من حركة البضاعة الصب الجاف فى عامى ٨١ ، ٨٢ ، كما يمثل مجموعة البضاعة الصب الجاف ٧١٪ و ٧٣٪ من حجم البضاعة الاجمالية المتداولة بالموانى المصرية ، فى خلال عامى ٨١ ، ٨٢ على التوالى .

– ان هناك زيادة فى حركة البضاعة الصب الجاف على البضاعة العامة ، وبصفة خاصة فى واردات البضاعة الجاف التى زادت عام ١٩٨١ بنحو ٥٤٧ الف طن .

وبتحليل حركة الواردات والصادرات من السلع والخدمات المستوردة والمصدرة خلال عامى ٨١ ، ٨٢ من الصب الجاف ، يتضح أن زيادة الواردات ترجع أساسا الى زيادة الوارد من الأسمنت .

ومن هنا يتبين أهمية الدور الذى تلعبه حركة البضاعة الصب الجاف بصفة عامة فى التجارة الخارجية المصرية ، وبصفة خاصة الواردات منها .

والجدول التالى يوضح بيان واردات مصر وصادراتها خلال عامى ٨١ ، ٨٢ من البضاعة العامة .

بالألف طن

البيـــان	فعلى ١٩٨١			فعلى ١٩٨٢		
	واردات	صادرات	مجموع	واردات	صادرات	مجموع
زيوت وشحومات	٣١٤	—	٣١٤	٣٠٤	—	٣٠٤
سلع تموينية وزراعية	٨٢٢	١٧٨	١٠٠٠	٥٧٠	٤٣١	١٠٠١
بضائع فى حاويات	١٢٩٩	٢٢٧	١٥٢٦	١٠٣٨	٢٠١	١٢٣٩
بضائع عامة مختلفه	٣٣٣٩	٦٢٠	٣٩٥٩	٣١٦١	٥٩٤	٣٧٥٥
مجموع البضاعة عامة	٥٧٧٤	١٠٢٥	٦٧٩٩	٥٠٧٣	١٢٢٦	٦٢٩٩

تطور حجم البضاعة الجافة المنقولة بحرا حتى عام ٢٠٠٠

يلزم لمعرفة حجم التجارة ، لأى سلعة من السلع استيرادا وتصديرا ، ما يأتى :

– تحديد حجم الاستهلاك والانتاج الحالى لكل سلعة .

– بيان درجة الاكتفاء الذاتى لكل من الانتاج الزراعى والصناعى المحلى .

– حصر عناصر الاستيراد فى الاستهلاك وكيفية ترشيده .

– دراسة اسباب انخفاض الانتاج ومدى تنميته بالامكانات المتاحة .

ولما كان تطور الاستهلاك فى السنوات الماضية يعتبر العامل

الأساسى لتحديد الاتجاه أو التنبؤ بالمستقبل ، فانــه يتعين دراسة ما يأتى :

- معدل النمو السكانى حتى عام ٢٠٠٠ .

- التغيير فى انماط الاستهلاك .

- الهجرة السكانية من الريف الى الحضر والى المدن الجديدة .

كما يتعين دراسة مشروعات الانتاج الصناعى والزراعى والتعدينى المتوقع قيامها بالامكانات المتاحة ، مع أخذ العناصر الآتية فى الاعتبار:

- اثر التقدم التكنولوجى فى الصناعة ، ولا سيما بالنسبة لاستخدام بدائل صناعية تحل محل مواد طبيعية .

- اثر التوسع فى زراعة الصحارى وما يحققه من زيادة المحاصيل الزراعية .

- اثر الانتفاع بانتاجية الارض المزروعة وزيادة غلة الفدان .

- الاستخدام الآلى وترشيده والحد من استخدام الحيوانات فى الزراعة والنقل .

وفى حالة وضع خطط واضحة المعالم لاستراتيجية النمو الزراعى والصناعى ، فانه يمكن الاسترشاد بالتسلسل الزمنى لكل من الاستهلاك الفعلى والانتاج المحقق فى السنوات السابقة .

وقد قام العديد من بيوت الخبرة الاجنبية باعداد دراسات تحدد توقعات التجارة الخارجية لمصر فى عام ٢٠٠٠ . وقد اختلفت الدراسات فيما بينها فى تحديد حجم البضاعة ونوعياتها وتوزيعها على الموانى .

ونظرا لتباين النتائج التى توصلت اليها بيوت الخبرة ، فقد قامت اللجنة الاستشارية الفنية للموانى بعمل تقديرات لحجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا حتى عام ٢٠٠٠ ، تحديثا للدراسة التى سبق ان قامت بها فى عام ١٩٧٨ عن البضاعة الصب الجاف بصفة خاصة ، على ضوء البيانات المتاحة واسترشادا بتقارير واحصاءات الجهات المعنية ، ومنها تقرير الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء ، وتقارير مكاتب الخبرة الاستشارية .

والجدول الوارد فى الصفحة التالية يوضح ما اسفرت عنه دراسات المكاتب الاستشارية من تقدير حجم التجارة الخارجية لمصر المنقولة بحرا ، مذيلة بتقديرات اللجنة الاستشارية للموانى .

وقد انتهت الدراسة التى قامت بها اللجنة الاستشارية الفنية للموانى الى أن حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا (عدا الصب السائل) على الموانى المصرية ، سوف يصل الى ٢٣.٩١٥ مليون طن فى عام ١٩٨٧، والى ٤٧.١٣٠ مليون طن فى عام ٢٠٠٠ ، موزعة على النحو التالى :

بالمليون طن

	عام ١٩٨٧			عام ٢٠٠٠		
	واردات	صادرات	مجموع	واردات	صادرات	مجموع
بضاعة صب جاف	١٤٩٧٠	٨٠٠	١٥,٧٧٠	٢٧,٧٧٠	٢,٦٢٠	٣٠,٣٩٠
بضاعة عامة	٦,٤٧٥	١٦٧٠	٨,١٤٥	١٢,٢٠٠	٤,٥٤٠	١٦,٧٤٠
المجموع	٢١,٤٤٥	٢,٤٧٠	٢٣,٩١٥	٢٩,٩٧٠	٧,١٦٠	٤٧,١٣٠

وبمقارنة هذه الأرقام مع ما تحقق فى عام ١٩٨٢ يتبين الآتى :

- انخفاض اجمالى البضاعة المنقولة فى عام ٨٧ عنه فى عام ٨٢ بصفة عامة ، من ٢٥.١٣٧ مليون طن فى ١٩٨٢ الى ٢٣.٩١٥ مليون طن ١٩٨٧ ، ويرجع ذلك الى انخفاض الواردات من الاسمنت والاسمدة بصفة خاصة لتصنيعها محليا .

- زيادة الصادرات من ١.٦٤٩ عام ١٩٨٢ الى ٢.٤٧٠ فى عام ١٩٨٧ . ويرجع ذلك الــى تشجيــع تصــدير الانتاج من الحاصلات الزراعية .

والجدول الوارد فى صفحتى ١٣٨ ، ١٣٩ يوضح تطور حركة البضائع المنقولة بحرا حتى عام ٢٠٠٠ :

الاسطول الوطنى المصرى ومدى مساهمته فى نقل البضاعة المصرية :

الموقف الحالى للاسطول الوطنى :

- تبعا لبيانات ١٩٨٢ ، تمتلك جمهورية مصر العربية ٧٥ سفينة اجمالى حمولتها ٥٢١٤٤٨ موزعة على النحو الاتى :

تقديرات المكاتب الاستشارية لحجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا

البيـــان	بضاعة صب جاف			بضـــاعة عــامـــة			المجمــــــوع		
	واردات	صادرات	مجموع	واردات	صادرات	مجموع	واردات	صادرات	مجموع
دراسة مكتب بيسوم	٣٥٤٦٥	١٩٨٥٠	٥٥٣١٥	٧١٨٥	١٩٥٠	٩١٣٥	٤٢٦٥٠	٢١٨٠٠	٦٤٤٥٠
دراسة هاريس القومية	١٤٥١٨	٢٧٦٦٠	٤٢١٧٨	٥٣٥٠	١١٢١٦	١٦٥٦٦	١٩٨٦٨	٣٨٨٧٦	٥٨٧٤٤
دراسة هاريس دمياط	٣٣٨١٠	٢٩١٣٠	٦٢٩٤٠	٥٣٦٠	١١٢٤٠	١٦٦٠٠	٣٩١٧٠	٤٠٣٧٠	٧٩٥٤٠
دراسة نديكو	٢٦٨٨٧	١٣٢٤	٢٨٢١١	٠٨٢٥	١٧٣٥	٢٥٦٠	٣٧٧١٢	٣٠٥٩	٤٠٧٧١
تقـــديـــرات اللجنـــــة الاستـــشـــــاريـــة الفنيه للمــــوانـــى	٢٧٧٧٠	٢٦٢٠	٣٠٣٩٠	١٢٢٠٠	٤٥٤٠	١٦٧٤٠	٣٩٩٧٠	٧١٦٠	٤٧١٣٠

ملحوظة :

* الارقام فى الجداول عاليه تمثل حجم التجارة الخارجية لمصر فى عام ٢٠٠٠ (بدون الصب السائل) ولا يمثل ما يجب أن تكون عليه طاقة الموانى المصرية ، حيث أن طاقة أى ميناء يجب أن تزيد على حجم التجارة المتوقع لها بما يقل عن ٢٥ ٪ حتى يتفادى الميناء غرامات التأخير وزيادات النوالين .

بيان تجارة مصر الخارجية

المنقوله بحرا عام ٨٢ والمتوقع حتى عام ٢٠٠٠ (ألف طن) (الف طن)

البيـــــان	فعلى عام ٨٢		مستهدف عام ٨٧		مستهدف عام ٩٢		مستهدف عام ٢٠٠٠	
	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر
أ) بضاعه صب جاف								
١) مجموع الحبوب	٤٢٢٧		٦٨٢٠		٧٦٠٠		٨٩٣٠	
قمح								
دقيق	١٣٣١							
ذره	١٣٩١		١٢٠٠		٨٨٠		–	٩٠
	٦٩٤٩	–	٨٠٢٠	–	٨٤٨٠		٨٩٣٠	٩٠
٢) فوسفات (بخلاف المتداول فى موانى تعدينية	–	٣٠٣	–	٣٠٠	–	٣٠٠	–	٣٠٠
٣) فحم	١٢١٣	–	٢٠٠٠	٢٠	٥٤٠٠	٢٠	٨٠٠٠	٢٠
٤) خامات الحديد	١٦٣	٥	٧٩٠	–	١٢٧٠		٢٧٢٠	
اتربه / بريت								
٥) بوكسايت / امونيا	٢٦٦	–	٣٠٠		٣٠٠		٣٠٠	
٦) اسمنت	٦٥٢٧	١	–			٥٠٠	–	٧٠٠
٧) اسمده	٣٣٥	٢	٣٠		٤٠	٣٣٠	٥٠	٤٢٠
٨) ملح كبيرت	٧٣	٢	٢٠٠	٢٠	٣٠٠	٢٠	٤٠٠	٢٠
مجموع (أ)	١٥٤٢٦	٣١٣	١١٣٤٠	٣٤٠	١٥٧٩٠	١١٧٠	٣٠٤٠٠	١٥٥٠

تابع بيان تجارة مصر الخارجية

(الف طن)

البيان	فعلى عام ٨٢		فعلى عام ٨٧		مستهدف عام ٩٢		مستهدف عام ٢٠٠٠	
	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر	وارد	صادر
ب) بضاعه صب أخرى								
٩) قطن منتجات قطنيه	–	١٤٤	٥٠	١٧٠	٤٠	١٥٠	٣٠	٩٠
١٠) أرز	٥	٣١	–	١٧٠	–	٣٣٠		٨٠٠
١١)سكر	٧٣١	–	٦٠٠	٢٠	٧٠٠	٣٠	٨٠٠	٣٠
١٢) ورق	٢٨	–	١٠٥	–	١٣٥		٢٠٠	
أخرى	–	–	–	–	–	–		
مجموع (ب)	٧٦٤	١٧٥	٧٥٥	٣٦٠	٨٧٥	٥١٠	١٠٣٠	٩٢٠
ج) بضاعة ذات طبيعه :								
١٣) خشب	١٠٦٥	–	١٤٢٥	–	١٩٠٠	–	٣٠٤٠	
١٤) حديد وصلب	٨٩٧	١	٩٥٠	٥٠	٨٤٠	١٠٠	٣٣٠٠	١٠٠
١٥) معدات ثقيله	٢٥٣	٢٤	٥٠٠	٥٠	٦٥٠	٥٠	١٠٠٠	٥٠
وعربات أخرى	١٠	–						
مجموع (ج)	٢٢٢٥	١٥	٢٨٧٥	١٠٠	٣٣٩٠	١٥٠	٦٣٤٠	١٥٠
اجمالى البضاعة	١٨٤١٥	٥٠٣	١٤٩٧٠	٨٠٠	٢٠٠٥٥	١٨٣٠	٢٧٧٧٠	٢٦٢٠
د- البضاعة العامه :								
١٦) زيوت وشحومات	٢٠٤	–						
١٧) سلع تموينية وزراعية	٥٧٠	٣٤١						
١٨) بضائع فى حاويات	١٠٣٨	٢٠١						
١٩) بضائع عامه مختلفه	٣١٦١	٥٩٤						
مجموع البضاعة العامه	٥٠٧٣	١١٣٦	٦٤٧٥	١٦٧٠	٨٢٦٠	٢٤٥٠	١٢٢٠٠	٤٥٤٠
اجمالى البضاعة الجافه	٢٣٤٨٨	١٦٣٩	٢١٤٤٥	٢٤٧٠	٢٨٣١٥	٤٢٨٥	٣٩٩٧٠	٧١٦٠
اجمالى التجاره	٢٥١٢٧		٢٣٩١٥		٣٢٥٩٥		٤٧١٣٠	

٣٨ سفينة مجموع حمولتها ٢٠٩٥٤٦ طن تخص الشركة المصرية للملاحة البحرية .

٣٧ سفينة مجموع حمولتها ٢١١٩٠٢ طن تخص شركات خاضعة لقوانين الاستثمار وبذلك يكون مجموع السفن ٧٥ وحمولتها ٥٢١٤٤٨ .

ولا يدخل فى ذلك سفن القطاع الخاص ذات الحمولات الصغيرة .

وباستبعاد ناقلات البترول والركاب فان الاسطول التجارى يشمل :

سفن بضاعة عامة		عبارات		سفن صب جاف		المجموع		
عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	
٣٣	٢١٣٨٢٥	–	–	–	–	٣٢	٢١٣٨٢٥	المصرية للملاحة
٢٧	١٥٥١٦٧	٦	٥٠٠٠	١	٣٨٤٠٠	٣٤	١٩٨٥٦٧	شركات أخرى
٦٠	٣٦٨٩٩٢	٦	٥٠٠٠	١	٣٨٤٠٠	٦٧	٤١٢٣٩٢	

اى أن جمهورية مصر العربية لاتمتلك حتى نهاية ١٩٨٣ غير سفينة حبوب واحدة (صب جاف) . وموضح على الصفحتين التاليتين بيانات هذه السفن .

النقل البحرى وادارة تشغيل السفن :

يمثل مرفق النقل البحرى الدعامة الأساسية التى يرتكز عليها ازدهار التجارة الخارجية ، التى تسهم بدورها فى عملية التنمية الاقتصادية لمصر . ولما كانت السفينة هى وسيلة الملاحة البحرية ومحور النقل البحرى ، فقد عنيت بها الدول البحرية التى تمتلك اساطيل تجارية عناية كاملة . كما تعمل الشركات والهيئات الملاحية ، التى تمتلك السفن التجارية ، من أجل المحافظة على اسطولها وصيانته والعناية به ، وتشغيله تشغيلا اقتصاديا ، تحقيقا للمبدأ الاقتصادى المعروف « أقل ما يمكن من تكاليف التشغيل واكبر ما يمكن من الايرادات » .

وهناك خمسة اساليب رئيسية لادارة وتشغيل السفن ، وهى :

امتلاك وادارة وتشغيل السفن :

وهو الأسلوب السائد ، ويتمثل فى امتلاك وتشغيل السفن ، أى ان تقوم الشركة المالكة للسفن بادارتها وتشغيلها ، وفى سبيل تحقيق ذلك تقوم باختيار ممثليها فى الخارج ، مع انشاء الأجهزة الخاصة بالتشغيل ومنها : ادارات التسويق والخطوط والوكلاء ، وهى ادارات اساسية تتبع الجهاز التجارى فى أغلب تنظيمات شركات النقل البحرى .

وقد يكون لهذا الأسلوب ما يبرره لتحقيق الاهداف وسيطرة الشركة على ادارة تشغيل سفنها ، غير أن عيوب هذا النظام تظهر فى الشركات التى تمتلك عددا قليلا من السفن ، حيث يمثل هذا الجهاز التجارى المختص عبئا لا يتناسب مع حجم الاسطول الذى تمتلكه وتديره الشركة .

المشروعات المشتركة :

وهو أسلوب يقوم فيه مشروع مشترك بين شركات وطنية للملاحة وشركة اجنبية ، بهدف الحصول على تشغيل امثل للسفن .

ومن مزايا هذا النظام ، الحصول على أسلوب تسويقى متميز عن العمل منفردا ، علاوة على الخبرة التى يعطيها الشريك الأجنبى فى ادارة وتشغيل السفن . وهذا النظام – برغم مزاياه – يحصل فيه الشريك الأجنبى فى العادة على نصيب الأسد من عائد التشغيل .

شركات إدارة وتشغيل السفن :

وهو اسلوب تحتفظ فيه الشركه المالكة بملكيتها للسفن ، على أن تسند إدارة هذه السفن لشركة متخصصة ، تسمى شركة ادارة ، وهى فى العادة تستقطب خبرة الادارة التجارية فى التشغيل . وتقوم هذه الشركة – بالنيابة عن اصحاب السفن – بوضع البرامج والخطط وأسلوب الادارة ، سواء كان على خطوط منتظمة أو على رحلات غير منتظمة ، بما يحقق أعلى اقتصاديات فى التشغيل لكل سفينة ، وتكون ادارة هذه الشركات ، إما بمقابل سنوى عن كل سفينة تدار ، أو عن كل رحلة دائرية ، أو أن تقوم بالمشاركة فى الناتج النهائى للربح ، أو أن يكون نصيب الادارة من كلا الامرين (مقابل ادارة للسفن + حصة فى الأرباح المحققة) . ومن مزايا هذا النظام ، تخفيف عبء التشغيل على عاتق الشركة المالكة .

قامت هذه السفن بنقل تجارة مصر الخارجية على النحو التالى (الارقام بالطن) :

	المجموع	صادرات	واردات
سفن المصرية للملاحة	٥٧٧٠٨٦	٥٣٧١١	٥٢٣٣٧٥
سفن وطنية اخرى	٩٥٢١٩٠	١٣٥٤٤٤٨	٨١٦٧٤٢
	ــــــ	ــــــ	ــــــ
المنقول على سفن مصرية	١٥٢٩٢٧٦	١٨٩١٥٩	١.٣٤٠.١١٧
اجمالى حجم التجاره	٢٥.١٣٧٠٠٠	١.٦٤٩٠٠٠	٢٣.٤٨٨٠٠٠
نسبة المحمول على السفن الوطنيه	٦.١	١.٥	٥.٧

وبتحليل ما تم نقله على السفن الوطنيه من البضاعه العامه والبضاعه الصب الجاف بالطن يتبين التالى :-

	المجموع	على سفن بضاعة صب	على سفن بضاعة عامه
بضاعة ذات طبيعه صب جاف		—	
على سفن المصرية للملاحة	٤٤٨١٧	—	٤٤٨١٧
سفن وطنيه أخرى	٢٧٦٢٧٥	٢٦٤٢٧٥	١٢٠٠٠
	٣٢١٠٩٢	٢٦٤٢٧٥	٥٦٨١٧
بضاعه عامه			
على سفن المصرية للملاحة	٥٣٢٢٦٩	—	٥٣٢٢٦٩
على سفن وطنية أخرى	٦٧٥٩١٥	—	٦٧٥٩١٥
	١٢٠٨١٨٤	—	١٢٠٨١٨٤
أجمالى المنقول على سفن مصريه	١٥٩٢٧٦	٢٦٤٢٧٥	١٢٦٥٠٠١

ومن الجدول السابق وبمقارنة ماتم نقله من مجموع حركة البضاعة الواردة والصادرة من الموانى تبين :-

البيان	المجموع	بضاعه صب جاف	بضاعة عامه
ماتم نقله	١٥٩٢٧٦	٣٢١٠٩٢	١٢٠٨١٨٤
حجم التجارة الخارجية	٢٥١٣٧٠٠٠	١٨٩٢٨٠٠٠	٦٢٠٩٠٠٠
نسبة المنقول على السفن الوطنية	٦.١	١.٧	١٩.٥

بيان بعدد سفن البضاعة العامة وسفـــن العبـــارات وسفـــن الصب الجاف :

يوضح الجدول التالى اسماء شركات الملاحة المصرية وعدد حمولة السفن التى تمتلكها كل منها مقسمة على سفن البضائع العامة والعبارات وسفن الصب الجاف :

(الحمولة بالطن)

اسم الشركة	بضاعه عامه		عبارات		صب جاف		الاجمالى	
	عدد	الحموله	عدد	حموله	عدد	حموله	عدد	حموله
١) المصرية للملاحة البحرية	٣٣	٢١٣٨٢٥					٣٣	٢١٣٨٢٥
٢) العربية للملاحة البحرية	٧	٢٨٧٢٠					٧	٢٨٧٢٠
٣) الفرعونية للملاحة	٩	٢١٧٠٢					٤	٢١٧٠٢
٤) مصر ادفو للملاحة			٢	١٩٦٠	١	٢٨٤٠٠	٣	٤٠٣٦٠
٥) المصرية الاسبانية للملاحه	٤	١٢٢٧٦					٤	١٢٢٧٦
٦) الاتحاد العربى للنقل البحرى	٣	١٨٩٠٠	١	٩٤٠			٤	١٩٨٤٠
٧) اسكندرية للملاحه والاعمال البحرية	٦	٣٦٢٢٩	٣	٢١٠٠			٩	٣٨٣٢٩
٨) المصرية الدولية للملاحه	٣	٣٧٣٤٠					٣	٣٧٣٤٠
	٦٠	٢٦٨٩٩٢	٦	٥٠٠٠	١	٢٨٤٠٠	٦٧	٤١٢٣٩٢

التأجير :

وهو نمط من انماط ادارة تشغيل السفن ، تقوم فيه الشركات المالكة بتأجير بعض سفنها عارية ، أو بمشارطات زمنية لشركات أخرى تقوم بتشغيلها .

ومن مزايا هذا الأسلوب ، أن تحتفظ الشركات بملكيتها لوحداتها ، مع تحقيقها لعائد مناسب بالتأجير . وفى هذه النمط تقوم الشركات المستأجرة بالعمل على التشغيل بالأسلوب الاقتصادى ، لكى تحقق اقصى عائد مناسب بعد استبعاد مقابل التأجير .

التجمعات الملاحية :

وهو أسلوب عمل تتجمع فيه السفن الوطنيـة العامـلة ، بأن تضع كل شركة مالكة عددا من سفنها فى هذا التجمع ، ويدار مجمع السفن من ممثلى الشركات المالكة للسفن ، مع اسناد عملية التشغيل الى المجمع الذى يقوم بدوره بتحديد اتجاهات التشغيل لكل سفينة ، للحصول على أكبر حجم بضائع لنقلها على السفن ، سواء أكانت هذه البضائع خاصة بمصر أم بضائع أجنبيه موجهة الى « موانى » أخرى ، وبذلك يتحقق التشغيل الأمثل دون الاضرار بمصالح مصر القومية ، ويتم توزيع الارباح المحققة من هذا الأسلوب فى الادارة على جميع اصحاب السفن ، بنسبة حمولتها أو بنسبة ما تحقق لكل منها من ايراد فى التشغيل .

ومن مزايا هذا الأسلوب أيضا ، الحد من عدد العاملين بالجهاز التجارى للشركات ، مع ايجاد كوادر فنية للتسويق الملاحى .

ويمكن أن يرتبط التجمع الوطنى المشار اليه بتجمع دولى فى بعض المناطق ، يستخدم فى نقل بعض البضائع المنقولة بحرا .

وهذه التجمعات قد تكون مطلقة ، أى تسرى على جميع أنواع السفن وعلى جميع المناطق ، وقد تكون مخصصة لنوعيات معينة من السفن ، كما قد تكون مقصورة على مناطق محددة .

سياسة النقل البحرى الدولى :

المنافسة فى نقل البضاعة بحرا :

الأصل فى نقل البضاعة بحرا ، هو أن يتم فى ظل المنافسة الحرة وذلك لتحقيق :

– التمتع بمزايا تقسيم العمل والتخصص ، الأمر الذى يؤدى الى الاستغلال الأمثل .

– الحصول على أقل أسعار نوالين لنقـل البضائع فى ظل المنافسة .

– الحصول على خدمات أحسن ، وبالتالى تدعو المنافسة الى التفوق التكنولوجى والعملى فى النقل البحرى .

– الحد من الاحتكارات .

وقد طلب الكثير من اتحادات أصحاب السفن بترك حرية نقل البضائع على السفن الناقلة ، دون اشتراط بنقل البضائع على السفن الوطنية ، الا أن الحكومات المختلفة وجدت نفسها مضطرة للتدخل لحماية أساطيلها الوطنية فى مواجهة الأساطيل الأجنبية . ومن جهة أخرى سعت هذه الحكومات الى تشجيع صناعة بناء السفن ، وبالتالى نقل بضائعها على سفنها الوطنية .

ومن الأسباب الرئيسية التى دعت هذه الحكومات الى التداخل :

– حماية صناعة السفن فى بلادها .

– تشجيع انشاء شركات ملاحة وطنية .

– السرعة فى تحسين وضع ميزان المدفوعات ببناء سفن للدول الأخرى .

– اعتبارات الأمن القومى التى تستوجب نقل التجارة الخارجية على سفن وطنية ، خصوصا فى فترات الحروب والحصار الاقتصادى .

– توفير عملات اجنبية بدلا من النوالين المدفوعة للسفن الأجنبية .

– استخدام العمالة الوطنية فى مجال النقل البحرى .

دعم النقل البحرى :

تدعم الحكومات الشركات الوطنية للملاحة ، وقد تنوعت اساليب الدعم التى تمنحها الحكومات لهذا النشاط ، وذلك بوسائل منها :

– اعانات مباشرة لبناء السفن بالنسبة لترسانات البناء فى شكل منح أو قروض .

– اعانات لشراء سفن جديدة من الترسانات الوطنية (للشركات الملاحية) .

– اعانات تعويض خسائر التشغيل ، فى حالات التشغيل غير

الاقتصادى أو فى حالات الخطوط الموجهة .

– التمييز والتفضيل فى نقل البضائع الوطنية ، بالنص على بيع الصادرات CIF والواردات FOB .

– التمييز والتفضيل فى التراكى بالموانى الوطنية .

– الدخول فى اتفاقات تجارية ثنائية مع بعض الدول ، لتشجيع النقل على سفن شركاتها الوطنية .

– الاحتفاظ للأسطول الوطنى بنقل التجارة الساحلية .

– الاصرار على نقل نسبة مئوية من البضائع على السفن الوطنية .

حماية النقل البحرى المصرى :

وفى مصر كان موقف الحكومة من أساليب دعم وحماية ورعاية النقل البحرى على النحو التالى :

– بالنسبة للاعانات المباشرة لبناء السفن : لم تحظ الترسانات الوطنية بالدعم اللازم فى البناء بالمفهوم العلمى المطلوب .

– بالنسبة لاعانات شراء سفن حبوب : حظيت الشركه المصرية للملاحة البحرية – وفقا للقرار الجمهورى رقم ٤٠١ لسنة ١٩٧٤ المعدل بالقرار الجمهورى رقم ٣٩٥ لسنة ١٩٧٩ – بدعم تمثل فى اعانات سنوية لشراء سفن جديدة ، فى حين لم تمنح الشركات الوطنية المملوكة بالكامل لمصريين دعما مماثلا لشراء سفن جديدة ، ولو فى صورة قروض ميسرة بفوائد مخفضة .

– بالنسبة لإعانات تعويض خسائر التشغيل : وفقا للقرار الجمهورى رقم ٤٠١ سنة ١٩٧٤ المعدل بالقرار الجمهورى رقم ٣٩٥ لسنة ١٩٧٩ بشأن دعم النقل البحرى ، تحصل الشركة المصرية للملاحة البحرية وحدها على دعم سنوى لتغطية خسائر التشغيل غير الاقتصادى لبعض وحداتها ، كما تحصل الشركة ايضا على دعم سنوى آخر لتجديد واجراء العمرات الجسيمة لوحداتها .

– بالنسبة للتمييز والتفضيل فى نقل البضائع الوطنية : انشئت الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى (مارترانس) بهدف ربط البضائع المصرية ، والعمل على نقلها على السفن الوطنية كلما امكن ذلك . الا أن شركة مارترانس لم تنجح فى التحكم الا فى نسبة لا تتجاوز ٢٥٪ على الاكثر من حجم التجارة الخارجية ، ويرجع ذلك الى أن الجهات المستفيدة (المصدرة والمستوردة) تخرج فى كثير من الحالات عن قاعدة التمييز فى نقل البضائع الوطنية .

– بالنسبة للتمييز والتفضيل فى تراكى السفن بالموانى المصرية : تقوم الموانى المصرية بتحقيق هذا التفضيل الى حد كبير للسفن الوطنية ، كما تقوم هيئة ميناء الاسكندرية بتخصيص عدد من الارصفة للسفن الوطنية .

– بالنسبة للدخول فى اتفاقات ثنائية مع بعض الدول : قامت الحكومة المصرية ، ممثلة ، فى وزارة النقل البحرى ، بعقد عدة اتفاقات ثنائية – أغلبها مع دول اوربا الشرقية – لنقل البضائع بين مصر وتلك البلاد مناصفة .

– بالنسبة للاحتفاظ للاسطول الوطنى بنقل التجارة الساحلية : ويقصد بها فى مصر البترول ، فان هيئة البترول تستعين بناقلات الشركة المصرية للملاحة البحرية فى نقل البترول الساحلى ، وكذا بناقلات إحدى الشركات الوطنية (قطاع خاص) . ونظرا الى أن ما يتم نقله ساحليا يزيد على طاقة الاساطيل الوطنية ، فان هيئة البترول – تستعين حاليا بناقلات الشركات الاجنبية .

– بالنسبة للاصرار على نقل نسبة معينة من البضائع الوطنية : نجح هذا الاتجاه أخيرا بالنسبة للحبوب فقط ، أما ما عدا ذلك فما زالت سلع من البضائع الصب ، وبأحجام كبيرة ، تنقل من وإلى الموانى المصرية على السفن الأجنبية ، وقد يكون ذلك راجعا الى عدم توافر السفن اللازمة لدى الشركات الوطنية فى نقل هذه البضائع .

التطور المنتظر فى الأسطول الوطنى :

لا تتوافر المعلومات الكافية بالنسبة لاستثمارات شركات الملاحة الوطنية فى اضافة سفن جديدة فيما يلى سنة ١٩٨٢ لنقل تجارة مصر

الخارجية ، فيما عدا الشركات الآتية :

اسم الشركة	سفن بضاعة عامة		بضاعة صب جاف		الجملة بالطن	
	عدد	حموله	عدد	حموله	عدد	حموله
المصرية للملاحة	٨	٢٠٠٠٠	٢	٧٦٠٠٠	١٠	١٠٦٠٠٠
مصر / أدكـــو	—		٢	٨٠٠٠٠	٢	٨٠٠٠٠
مصر للنقل البحرى	٣	٢٨٤٠٠	٤	١٦٣٢٠٠	٧	٢٠١٦٠٠
الوطنية للملاحة			٦	٢٤٤٠٠٠	٦	٢٤٤٠٠٠
	١١	٦٨٤٠٠	١٤	٥٦٣٢٠٠	٢٥	٦٣١٦٠٠

وتشمل سفن البضاعة العامة :

٢ عبارة حمولة ٥٠٠٠ طن لكل منها للشركة المصريه للملاحة البحرية

٤ سفينة دحرجة (RO/RO) حموله ٣٠٠٠ طن لكل منها .

٣ سفينة متعددة الأغراض حمولة كل منها ١٢٨٠٠ طن لشركة مصر للنقل البحرى ، وبافتراض ثبات حجم الاسطول الحالى لباقى الشركات الملاحية ، فإن اية إضافات ستكون مقابل ما سيتم تخريده واستبعاده من خط التشغيل ، وعلى ذلك فان حجم الأسطول التجارى لمصر عام ٨٧ يصبح كما يلى :

	سفن بضاعة عامة		سفن بضاعة صب جاف		المجموع بالطن	
	عدد	حموله	عدد	حموله	عدد	حموله
الوضع الحالى	٦٦	٣٧٣٩٩٢	١	٣٨٤٠٠	٦٧	٤١٢٣٩٢
إضافات الخطة	١١	٦٨٤٠٠	١٤	٥٦٣٢٠٠	٢٥	٦٣١٦٠٠
الإجمالى	٧٧	٤٤٢٣٩٢	١٥	٦٠١٦٠٠	٩٢	١٠٤٣٩٩٢

وبافتراض تشغيل السفن الجديدة تشغيلا اقتصاديا يواكب أسلوب العمل بالنسبة للشركات الوطنية العاملة فى مجال النقل البحرى وعوامل تشغيل الطن محمول ٥ طن بضاعة / سنة ، فان حجم المنتظر نقله عام ٨٧ يصبح كما هو موضح بالجدول الوارد فى الصفحة التالية :

الحجم المطلوب اضافته للاسطول التجارى سنة ٢٠٠٠ :

وعلى ضوء البيانات السابقة ، مع الأخذ فى الاعتبار الاتجاه الى أن يقوم الاسطول التجارى بنقل نحو ٣٠٪ من حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا ، أى ما يعادل ٩.١١٧ مليون طن بضاعة صب جاف ، و٥.٠٢٥ مليون طن بضاعة عامة ، بمجموع قدره ١٤.١٤٢ مليون طن

– فان الأمر يتطلب ان يكون حجم الاسطول على النحو الآتى :

- سفن بضاعة عامة ١.٠٠٠٥ مليون طن محمول .
- سفن بضاعة صب جاف ١.٨٢٣ مليون طن محمول .

بمجموع اجمالى قدره ٢.٨٢٨ مليون طن محمول .

وحيث ان حجم الاسطول المتوقع عام ١٩٨٧ طبقا لنفس الجدول هـــو :

- سفن بضاعة عامة ٤٤٢٣٩٢ طن محمول
- سفن بضاعة صب جاف ٦٠١٦٠٠ طن محمول

بمجموع قدره ١.٠٤٣٩٩٢ مليون طن .

فان الحجم المطلوب اضافته بعد عام ١٩٨٧ وحتى عام ٢٠٠٠ ، هو على وجه التقريب :

الحجم المطلوب اضافته

نوع السفن	الحمولة
سفن بضاعة عامة	٥٦٠٠٠٠ طن محمول
سفن بضاعة صب جاف	١٢٠٠٠٠٠ طن محمول
المجموع	١.٧٦٠٠٠٠ طن محمول

نوعيات السفن المطلوب توافرها :

ويستدعى هذا وضع استراتيجية محددة – من الآن – لنقل البضائع المصرية حتى عام ٢٠٠٠ ، تتضمن الاهتمام بتوفير : ناقلات الحبوب الصب ، وناقلات البضائع الصب الجاف (غير الحبوب) ، وناقلات البضائع العامة .

بيان بعدد سفن البضاعة العامه والعبارات والصب الجاف وحمولتها عام ١٩٨٧ م .

(الحمولة بالطن)

اسم الشركة	بضاعه عامه		عبارات		صب جاف		الاجمالى	
	عدد	حمولــه	عدد	حموله	عدد	حموله	عدد	حموله
١) المصرية للملاحة البحريه	٢٩	٢٣٨٨٢٥	٢	٥٠٠٠	٢	٧٦٠٠٠	٤٣	٣١٩٨٢٥
٢) العربية للملاحة البحريه	٧	٢٨٧٢٠					٧	٢٨٧٢٠
٣) الفرعونيه للملاحه	٤	٢١٧٠٢					٤	٢٠٧٠٢
٤) مصر ادكو للملاحه			٢	١٩٦٠	٣	١١٨٤٠٠	٥	١٢٠٣٦٠
٥) المصريه الاسبانيه للملاحه	٤	١٢٢٧٦					٤	١٢٢٧٦
٦) الاتحاد العربى للنقل البحرى	٣	١٨٩٠٠	١	٩٤٠			٤	١٩٨٤٠
٧) اسكندرية للملاحه والاعمال البحريه	٦	٣٦٢٢٩	٣	٢١٠٠			٩	٣٨٣٢٩
٨) المصرية الدوليه للملاحه	٣	٣٧٣٤٠					٣	٣٧٢٤٠
٩) مصر للنقل البحرى	٣	٣٨٤٠٠			٤	١٦٣٢٠٠	٧	٢٠١٦٠٠
١٠) الوطنيه للملاحه					٦	٢٤٤٠٠٠	٦	٢٤٤٠٠٠
المجمـــــــوع	٦٩	٤٣٢٣٩٢	٨	١٠٠٠٠	١٥	٦٠١٦٠٠	٦	١٠٤٣٩٩٢

ناقلات الحبوب الصب : لما كان المنتظر استيراده من الحبوب عام ٢٠٠٠ ، سيصل الى ٨,٩٣٠ مليون طن ، وبافتراض قيام الأسطول الوطني بنقل ٤٠٪ من الحبوب الواردة الى مصر ، أي نحو ٣,٥٠٠ مليون طن ، ولما كان اسطول نقل الحبوب سيصل عام ١٩٨٧ الى ٦٠١,٦٠٠ طن ، ومن المقدر له نقل نحو ٣ ملايين طن – فان الأمر يستدعى التعاقد على شراء ناقلتي حبوب جديدتين ، حجم كل منها ٤٣,٠٠٠ طن .

ناقلات البضائع الصب غير الحبوب : سوف تزيد حركة التجارة المنقولة بحرا من البضاعة الصب الجاف ، غير الحبوب (الفحم، خام الحديد ، الخشب ، الحديد) حتى عام ٢٠٠٠ ، بحوالى ٦٠٠ الف طن سنويا ، ويقتضى الأمر بحث التعاقد على شراء السفن اللازمة لهذا النوع من البضاعة ، على أن يؤخذ في الاعتبار العوامل الاقتصادية للتشغيل ، وكذلك ظروف الانتاج المحلي المتوقع من هذه البضائع ، وخاصة الفحم والحديد .

ناقلات البضائع العامة : حيث ان اسطول نقل البضائع العامة قدر بنحو ٤٤٢,٣٩٢ طن ، عام ١٩٨٧ ، بينما المطلوب عام ٢٠٠٠ سفن بضاعة عامة حمولتها ٥٦٠,٠٠٠ طن ، أي حوالى ٣٠٪ من حجم تجارة مصر الخارجية – فان الأمر يستلزم مضاعفة طاقة هذا الاسطول عما قدر له عام ١٩٨٧ ، مع اختيار أحجام ونوعيات السفن المناسبة للبضائع العامة المختلفة ، سواء المحمول منها داخل الحاويات ، أو البضائع الأخرى .

التوصيات

وقد أبرزت مناقشات المجلس لهذه الدراسة آراء واتجاهات ، من أهمهـــا :

* ضرورة ربط طاقة الموانى بطاقة الاسطول التجارى البحرى والبرامج والخطط ، سواء كانت صناعية أو زراعية ، حتى عام ٢٠٠٠ ، وكذلك بالنقل الداخلى بما فيه الصوامع والمخازن والثلاجات ، تجنبا لدفع غرامات التأخير التى بلغت فى السنوات الماضية الملايين من الجنيهات التى كان من الممكن – فى حالة تجنب موجبات دفعها – استخدامها فى دعم وتطوير الاسطول .

* التركيز على تصنيع السفن اللازمة للاسطول التجارى البحرى فى الترسانات البحرية المصرية من كافة الحمولات ، وفقا لبرنامج زمنى محدد، مع امكان تنميط تصميمات السفن تبعا لنوعيات البضائع ، وذلك بهدف التيسير على هذه الترسانات وتحسين كفاءتها ، وتمكينها من سرعة الوفاء بالاحتياجات ، علاوة على تخفيض التكاليف .

* ضرورة عمل دراسات جدوى اقتصادية للمشروعات الخاصة بالاسطول التجارى البحرى والحمولات الجديدة التى تضيفها ، تبرر طلب زيادة الاسطول ، خاصة ان قطاع النقل البحرى فى حاجة الى تطوير ، لتزايد حجم الصادرات والواردات .

* اتخاذ ما يلزم من اجراءات – بما فيها ضرورة التوافق مع الاسعار العالمية – لإمكان دخول النقل التجارى البحرى المصرى فى مجال المنافسة العالمية . ويسهم فى تحقيق هذا الهدف تشجيع القطاع الخاص على القيام بالمشاركة فى هذا المجال ، مع تحرير قطاع النقل البحرى من بيروقراطية الأجهزة الحكومية .

* كلما زاد الاسطول التجارى زاد الاطمئنان ، وخاصة فى مجال نقل المواد الغذائية من الخارج ، ويمكن فى هذا المجال النظر فى امكان الاستعانة ببعض وحدات الاسطول الحربى – عند الضرورة – تحقيقا للامن الغذائى ، خاصة وأن المستورد من الغذاء يقرب من ثلثى الاستهلاك الكلى .

وعلى ضوء الدراسة السابقة وما سبق أن أوصى به المجلس فى الدورات الماضية بشأن موضوعات :

× النقل البحرى ودور القطاعين العام والخاص .

× الانفتاح الاقتصادى ومعوقاته فى مجال النقل البحرى والموانى والتخزين .

الموانى المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ .

فإنه يوصى ما يلى :

أولا : التأكيد على توصياته السابقة فى هذا المجال ، ومن أهمها :

* أهمية أن تجرى مراجعات مستمرة على فترات زمنية ، تشمل : واقع قطاع النقل البحرى عامة وما يواجهه من معوقات وما يلقى عليه من اعباء ، وامكانات الاسطول الوطنى ، والموانى وطاقاتها . وذلك فى اطار شامل ضمن الخطط الخمسية المتتالية .

* وجوب ان يرتبط ترشيد الانتاج والخدمات فى هذا القطاع بترشيد عملية اتخاذ القرارات الانتاجية والتنظيمية المختلفة .

* وجوب ان يواكب التخطيط لزيادة الوحدات رفع كفاءة الصيانة ، وذلك للوفاء بالاحتياجات حتى سنة ٢٠٠٠ على الوجه الامثل .

* ضرورة زيادة الاهتمام بكفاءة العنصر البشرى ، وذلك من خلال خطة تدريب شاملة لجميع تخصصات النقل البحرى : فنيا واداريا وخدميا ، وتحويل ما يحتمل وجوده من عمالة زائدة - بعد التدريب - لسد العجز فى التخصصات التى تعانى نقصا فى القوى البشرية ، مع تقرير الحوافز اللازمة لمنع تسرب الخبرات العالية ، ولاستقطاب خبرات جديدة .

ثانيا : مع الأخذ فى الاعتبار أن المجلس يدرس حاليا موضوع الخدمات الملاحية بالتفصيل ، يوصى بما يلى :

* زيادة حجم الاسطول التجارى البحرى الوطنى مع تحديد وحداته - كما ونوعا - لما تحققه هذه الزيادة من اعتبارات للأمن القومى فى نقل التجارة الخارجية على سفن وطنية ، وتوفير للعملات الأجنبية بدلا من النوالين التى تدفع للسفن الأجنبية .

* ضرورة الالتزام بأن يقوم الاسطول التجارى الوطنى بنقل نسبة من البضائع المصرية لاتقل عن ٣٠٪ من حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا عام ٢٠٠٠ .

ويستلزم ذلك زيادة وحدات الاسطول على النحو الآتى :

- سفن بضائع عامة وعبارات بحمولة ٥٦٠ الف طن لكى تمثل ٣٠٪ من هذه النوعية .

- ناقلات الحبوب صب بحمولة ٨٠ الف طن لكى تمثل ٤٠٪ من حجم تجارة الحبوب وناقلات الصب الجاف غير الحبوب بحمولة ٦٠٠ الف طن لكى تمثل ٣٠ ٪ من هذه النوعية .

وذلك بعد اجراء دراسات الجدوى الاقتصادية اللازمة .

* العمل على رفع كفاءة الترسانات البحرية المصرية مثل : شركة ترسانة الاسكندرية وترسانة بور فؤاد ، لتتمكن من المساهمة الفعالة فى بناء الاسطول التجارى البحرى المطلوب حتى عام ٢٠٠٠ ، ويمكن ان يتم ذلك عن طريق اعانات مباشرة فى شكل منح أو قروض .

* حفز الشركات الوطنية المملوكة بالكامل للمصريين على شراء سفن جديدة ، وذلك عن طريق دعمها بقروض ميسرة أو بفوائد مخفضة ، أسوة بما اتبع مع بعض الشركات التابعة للقطاع العام .

* تشجيع رؤوس الأموال الوطنية والاجنبية على الاستثمار فى مجال النقل البحرى ، والمساهمة فى انشاء شركات مشتركة فى هذا المجال .

* الاحتفاظ للاسطول الوطنى بحق نقل تجارة مصر الساحلية من البترول ، مع زيادة طاقة هذه الاسطول ، ليتم الاستغناء تدريجيا عن استخدام ناقلات أجنبية فى هذا المجال ، وأن يؤخذ فى الاعتبار الجانب الاقتصادى فى التشغيل .

* تحقيق اعلى اقتصاديات فى تشغيل كل سفينة ، عن طريق استقطاب خبرة الشركات العالمية المتخصصة فى الادارة التجارية للتشغيل .

* التمييز والتفضيل فى نقل البضائع الوطنية ، وذلك بالنص على بيع الصادرات CIF والواردات FOB لتمكين الاستخدام الاقتصادى للاسطول الوطنى ، بما لا يتعارض مع سيولة التصدير والاستيراد ، وأن يؤخذ فى الاعتبار طاقة هذا الاسطول ، وكذلك المعاهدات الدولية .

* توسيع نطاق الاتفاقات الثنائية مع بعض الدول الغربية والشرقية

بغرض نقل البضائع بين مصر وتلك البلاد مناصفة ، وذلك على نمط ما تم مع بعض دول أوربا الشرقية .

نحو سياسة مستقبلية للنقل الجوى والطيران المدنــى

الطيران فى مصر :

قامت شركة المواصلات البريطانية فى أول عام ١٩٢٧ بافتتاح خط جوى بين لندن والقاهرة والبصرة فى العراق ، ثم امتد بعد ذلك الى الهند. وفى اكتوبر ١٩٣٠ قامت شركة الطيران الهولندية بافتتاح خط بين هولندا واندونيسيا يمر بالقاهرة . وكانت هذه الخطوط تهتم بنقل البريد - أساسا - ثم بتشجيع بعض اصحاب الأعمال للانتقال جوا حرصا على الوقت والراحة .

وقد لفتت طائرات النقل وغيرها من الطائرات ، التى جعلت جو مصر مسرحها للتجارب والمسابقات ، نظر شباب مصر الى خوض هذا المجال الجديد ، وأقبل بعضهم على تعلم الطيران أو هندسة الطيران . وبرغم الظروف السياسية ، فقد اهتمت حكومة مصر بهذه الصناعة الجديدة ، وأنشأت حوالى عام ١٩٢٥ « قسم الطيران المدنى » الذى يتبع وزارة المواصلات ويهتم بتنظيم وتحديد قواعد وقوانين الطيران المدنى بمصر ، وتطور هذا الاهتمام حتى اصبح للطيران المدنى وزارة وهيئة عامة تتولى أموره وتنظيمه .

ولم يقف المصريون ينظرون الى الخطوط الجوية الاجنبية ساهمين ، بل كان بينهم المفكرون فى هذا المجال والمتحمسون له . حتى اذا تمكن اول طيار مصرى من الوصول طائرا الى مصر ، اعتبر ذلك فوزا كبيرا ودليلا ناهضا على امكان تكوين امثاله من الطيارين المصريين ، وباعثا منشطا على تذليل الصعاب لانشاء أسراب من الطائرات المصرية تيسر النقل الجوى ، أسوة بما تقوم به الأمم الأخرى .

وكانت فى مصر مطارات تخدم القوات البريطانية وطائراتها العسكرية والمدنية . وبعد نجاح رحلة أول طيار مصرى ، قامت وزارة المواصلات فى فبراير ١٩٣١ باعداد « مطار الماظة » ليكون أول مطار مصرى ، وجهزت بعده مطار الدخيلة بالاسكندرية .

وفى ٧ مايو ١٩٣٢ صدر - بعد مجهودات كبيرة مكثفة - مرسوم بانشاء شركة مصر للطيران ، فكانت أول شركة للنقل الجوى بالشرق الأوسط وسابع شركة للطيران فى العالم .

ولم يقف نشاط النقل الجوى المصرى عند انشاء « مصر للطيران » رائدة الطيران فى الشرق الأوسـط وأفريقيا ، بل تأسست « شركة سعيدة » فى منتصف الأربعينات ، الا أنها لم تستمر سوى سنوات معدودة ، كذلك تعدد - من المصريين - الذين يمتلكون طائرات خاصة لانتقالاتهم ، ثم أدمجت شركتا الطيران المصرية والسورية ، ولم يكتب لهذا الدمج الاستمرار .

وبعد الأخذ بسياسة الانفتاح ، تقدم الكثيرون من المستثمرين بطلبات لإنشاء شركات نقل جوى ، منها ما ظل مجرد فكرة ، ومنها ما نجح فى حدود امكاناته . وقد انحصر نشاط هؤلاء المستثمرين فى :

- نقل البضائع دوليا .
- نقل المعدات والأفراد داخليا ، وبخاصة لخدمة شركات البترول .
- مجال الرش الزراعى .

العوامل الحاكمة فى مجال النقل الجوى :

الخطوط الجوية ليست كالسكك الحديدية تمتلك محطاتها ومساراتها الواضحة واشاراتها ، ولكنها تستخدم مطارات وطرقا جوية ومساعدات

ملاحية لا تمتلكها ، بل تمتلكها دول مختلفة تشرف على تنظيمها وعلى عملياتها ، حسب توصيات المنظمات الدولية للطيران .

وتحكم البنية الاساسية للنقل الجوى خمسة عوامل رئيسية :

– كفاءة وتنظيم المطارات .

– كفاءة وكفاية الخدمات الملاحية (المراقبات الجوية – الاتصالات السلكية واللاسلكية – المعلومات الخاصة بالتحركات الجوية – التنبؤات الجوية) .

– كفاءة المعدات والأجهزة .

– تنظيم وكفاءة العاملين .

– تحقيق وتحليل الحوادث .

وفيما يلى ايضاح لكل عامل من هذه العوامل :

أولا : كفاءة وتنظيم وتخطيط المطارات :

نظرا لما تتكلفه المطارات من نفقات باهظة ، تحرص الدول على عمل دراسات الجدوى اللازمة ، ويتوقف العائد المحقق لانشاء المطار المدنى على العاملين الآتيين :

– الخصائص الجغرافية والطبوغرافية والأمنية للمنطقة المقام بها والامتداد العمرانى لها ، مع الأخذ فى الحسبان تطور الحركة الجوية .

– الاحصائيات الدقيقة للحركة الجوية ، والتطور المنتظر فى المنطقة صناعيا واقليميا واقتصاديا وسياحيا .

عوامل صلاحية المطار للنقل الجوى الدولى :

لكى يكون المطار صالحا للنقل الجوى الدولى ، يجب أن يكون مجهزا بمـا يلـى :

– ممر رئيسى أو أكثر ، على أن يتراوح طول الممر بين ٣٥٠٠ متر و٤٠٠٠ متر ، وعلى ألا تقل درجة تحمله عن ١٤٠ طنا ، مع تجهيزه بالممرات الفرعية والمواقف المناسبة .

– برج للمراقبة مجهز بخدمات الاتصال الحديثة ، بحيث يمكنه القيام بالمراقبة المحلية ومراقبة المنطقة أو الاقتراب ، ومتابعة حركة الطائرات فى الجو .

– مبنى للركاب مزود بالخدمات اللازمة لراحة الركاب وللاجراءات الأمنية .

– أجهزة المساعدات الملاحية من منارات الأرصاد وأجهزة النزول الآلى ، وغير ذلك من الأجهزة .

– المساعدات الضوئية وتشمل : أنوار الاقتراب وأنوار محور الممر وجوانبه وأنوار تمييز الممرات الفرعية والمهبط والمواقف ، مع توافر التيار الكهربائى اللازم فى كل وقت .

– المرافق الخدمية : مياه – مخازن – مواقف سيارات – وسائل إطفاء – وسائل اسعاف ، وغير ذلك من المرافق .

– توافر المواصلات بين المطار والمدينة من : طرق ووسائل مواصلات وتليفون وتلغراف وبريد .

– توافر الخدمات الأرضية الفنية والمتخصصة : استقبال – ترحيل– تموين – وقود – تموين استهلاكى – جمارك – جوازات – حجر صحى– خدمات طبية .

والاتجاه العلمى بالنسبة للمطارات الرئيسية ، أن يكون لها دخل خاص يمكنها من التمويل الذاتى . كما أن بعض المطارات يخضع فى الاشراف الادارى للمحليات ، وذلك دون التشغيل الفنى .

ثانيا : كفاية وكفاءة الخدمات الملاحية :

من المهم ان تكون هناك معدات ومهمات فى المطار ، تساعد على تسهيل النقل الجوى وتأمينه . ويلاحظ أن أكثر من نصف حوادث الطيران تقع بجوار المطارات ، سواء اثناء الصعود أو الهبوط ، وهو أمر يشحذ همم العاملين فى حقل الطيران ليعملوا باستمرار وجدية على رفع كفاءة وفاعلية التسهيلات الملاحية ، فبتعاون الادارة والعاملين الأكفاء والطيارين تتحدد درجة السلامة بأى مطار .

ويعترض الخدمات الملاحية وجود فاصل بين المراقبات الجوية المدنية وبين المراقبات الخاصة بالطيران الحربى وقواعد الدفاع الجوى ، وكلما

ضاق هذا الفاصل زاد عامل الأمان ، ولذلك تنشأ فى كل دولة لجنة عليا تتحكم فى كلتا المراقبتين ، وتعمل على وضع أسس التعاون وتنظيم الاتصالات والحدود وطرق السير للطائرات المدنية ، وكذلك مناطق التدريب العسكرية ومستويات ارتفاع الطائرات الحربية وذلك بهدف :

– منع حوادث تصادم الطائرات بالجو وعلى أرض المطار .

– العمل على سرعة توجيه وارشاد الطائرات لضمان السيولة المنظمة للحركة الجوية .

– تحديد المسارات الجوية بما يحقق سهـولة الحركة الجوية وتامينها .

وتتحكم كل دولة فى فضائها الجوى عن طريق مراقبات جوية مختلفة تقسم الى :

× مراقبة بكل مطار : تحدد لكل مطار منطقة معينة تتحكم فيها هذه المراقبة ، وتعمل هذه المراقبات على ضمان متابعة خط سير كل طائرة من مطار الى آخر ، مع تقديم المعلومات التى قد تطلب .

× برج المراقبة : ويوجد برج للمراقبة بكل مطار يتسلم الطائرة فى دائرته ، وعلى ارتفاعات محددة ، وذلك لارشادها الى الهبوط ، أو تقديم النصح والمعلومات وبخاصة معلومات الارصاد والتنبؤات الجوية . والبرج مسئول عن سلامة الطائرات من لحظة دخولها فى مجال دائرته ، الى أن تصل الى الموقف الذى يحدده لها ، وعن التاكد من عدم وجود موانع أو عوائق فى طريقها .

× مركز لتجميع معلومات الخدمات الملاحية وخدمات الارصاد الجوية للمناطق المختلفة من الدول المجاورة ، ليمد بها الطائرات العابرة والطائرات المغادرة للمطار .

وتعمل جميع الجهات العاملة فى مجال النقل الجوى على توفير أقصى درجة من الأمان للراكب ، وعلى اعطائه الاطمئنان التام فى انتقالاته ، وقد وصلت هذه الصناعة الى حد من الأمان يفوق وسائل الانتقال البرية .

ومع التقدم السريع فى وسائل النقل الجوى وتطور انوا ع الطائرات تندر الحوادث ، حيث إن الوسائل الحديثة لمتابعة كفاءة أية طائرة من أى نوع ، فى أى مكان من العالم ، أتاحت اكتشاف أى عيب قبل أن تقع كارثة ما .

ولما كان العامل البشرى يتسبب فى أكثر حوادث الطيران (٨٥٪ تقريبا) فإن العاملين فى سلامة الطيران يطورون باستمرار كيفية التغلب على هذا العامل ليقل الى أدنى مستوى ممكن .

وتعمل المنظمة الدولية للطيران المدنى على تنظيم واصدار التوصيات الخاصة بتأمين سلامة النقل الجوى ، وذلك بمتابعة ودراسة حوادث الطيران وتحليلها أولا بأول ، وكذلك الاهتمام بالعوامل التى تؤثر على الأمان وهى :

– شهادات صلاحية الطائرات .

– كفاءة ومهارة أطقم الطائرات ، من طيارين وفنيين ، وسلامتهم الصحية .

– كفاءة المطارات ودقة العمل الفنى بها .

– كفاءة وكفاية وسائل الملاحة الجويـة والاتصالات السلكية واللاسلكية .

– كفاءة ومهارة أطقم المراقبة الجوية .

ولتشعب هذه العوامل ، يلزم العمل على ايجاد ترابط قوى يكفل التناسق بينها ، الأمر الذى يحتاج الى ادارة حازمة وانضباط تام وتدريب على مستوى عال ، ويستدعى بالضرورة اعادة النظر فى تنظيم الجهاز الخاص بمراقبة سلامة الطيران ، وأن يكون بمعزل عن المراقبة الجوية .

ثالثا : كفاءة المعدات والأجهزة :

الطائرة هى المعدة الرئيسية ، وضمان صلاحيتها وتشغيلها يحتاج الى تنظيم دقيق واضح وإلى أجهزة ومعدات مختلفة ، ينبغى أن تكون جميعها على أعلى مستوى من الأمان والصلاحية ، وكفاءة وكفاية هذه المعدات والتخطيط لتشغيلها تمثلان عنصر النجاح فى هذه الصناعة .

ويلاحظ ان عمر الطائرات ليس له تأثير على تأمين سلامة الطيران ، بل

يزيد فقط المصروفات . كما يلاحظ أنه كلما تعددت أنواع الطائرات فى الدولة كان التحكم فى صلاحيتها أقل وأضعف .

رابعا : تنظيم وكفاءة العاملين :

إن تكوين وتطوير العلاقات الانسانية بين جميع المستويات العاملة فى حقل الطيران أمر هام جدا ، يستوجب العمل على ايجاد الطرق والوسائل الكفيلة بتكوين الروابط الجيدة والصلات الصادقة بين العاملين فى هذه الصناعة وبين قياداتهم .

وهذه العلاقات الجيدة بما لها من دور تؤدى الى نجاح الخطوط الجوية ، وتستلزم تيسير كل السبل الكفيلة بتحقيق تدريب أفضل ، والعمل على زيادة انتاج الفرد وانتاجية الفريق ، وهو أمر يتأتى بإيجاد المكان المناسب للتدريب ، ووسائل ومساعدات التدريب والمعلمين والمدربين المتخصصين . وسوف يوفر وجود مجلس أعلى للتدريب على صناعة النقل الجوى مركزية تضمن لكل الشركات الخاصة والعامة العاملة فى هذا المجال ، وكذلك للعاملين بالطيران المدنى ، مستوى أداء على قدر عال من الجودة ، وبخاصة فى ظروف الانفتاح الاقتصادى الذى وجدت فى ظله شركات كثيرة وتخصصات مختلفة .

خامسا : تحقيق وتحليل الحوادث :

تحقيق الحوادث أمر هام جدا ، ولا يجوز أن يتبع جهاز التحقيق احدى الجهات التى قد تسأل عن الحادث ، بل يجب أن يكون هذا الجهاز مستقلا ، يعمل بثقة وعلم ، وأن يكون مسئولا فقط أمام السلطة الأعلى .

وتحقيق الحوادث فى الطيران يجب أن يستهدف استجـــلاء الحقائق . وهناك وسائل تسجيلية فى الطائرة ، تسجل حركتها والحديث المتداول بين الطيار والمراقبة الجوية ، وتظهر الكثير من الحقائق فى حالة الحوادث الجسيمة .

ويجب أن يكون لدى هذا الجهاز حصر بالحوادث الخاصة بالخطوط الجوية ، علاوة على وقائع معينة لطائرات هذه الخطوط يجب أن يبلغ بها هذا الجهاز .

وتوالى منظمة الطيران المدنى الدولية متابعة الحوادث ، كما تتابع الشركات الصانعة للطائرات أيضا وبدقة الحوادث ، والوقائع المهمة بالنسبة لطائراتها المنتشرة فى أرجاء العالم ، وذلك بهدف تأمين سلامة طيران هذه الطائرات ، وجعل الراكب على متنها يحس بالأمان والطمأنينة.

وقد أظهرت الاحصاءات العالمية ، أن الشركات ذات القدرة المادية العالية تقل حوادثها عن تلك المحدودة القدرة ، بسبب قدرة الأولى على ايجاد التنظيم الدقيق والمعدات والورش والتدريب الجيد المتواصل .

ويضاف الى العوامل السابقة ما يلى :

– الاستخدام الامثل للطائرة : بما يكفل العائد الاقتصادى المرجو والأمان المطلوب ، علاوة على انتظام يحقق ثقة الراكب ويقلل الفاقد ، وكلها أمور تعتمد علــــى كفاءة طواقم الطائرة : الخـــدمى والفنى والتجارى .

– العلاقات مع شركات النقل الجوى :

لم يعد ممكنا أن تعمل شركة طيران بمفردها أو ضمن اطار ضيق ، وبفضل الاتحاد الدولى للنقل الجوى اصبح التعامل والتنسيق والتنظيم عملا رائعا يربط وينظم العمل المشترك بين الشركات المختلفة ، ويساعد على حل الخلافات ، ويقدم الدراسات والتجارب الناجحة ، ويدافع عن مصالح الشركات العاملة فى مجال النقل الجوى .

– سياسة الدولة وتأثيرها على الطيران :

تؤثر سياسة الدولة واستقرار الاحوال السلمية كثيرا على صناعة النقل الجوى ، فقد يحدث تطور مفاجىء تقف بعده بعض الخطوط ، أو تطول الرحلة أو ينخفض عدد الركاب ، كما أن تغيير الممرات الجوية أو قفل الاجواء فى بعض مناطق له أيضا تأثير واضح على اقتصاديات الطيران .

وبالتالى فان مركزية العمل بشركات الطيران ، تسهل العمل على سرعة اعادة التخطيط وتقليل أثر الصدمة ، وتحويلها الى انتاج فى اتجاه آخر .

حركة النقل الجوى على الخطوط المصرية :

تميز النقل الجوى فى خلال الاعوام من ١٩٦٨ الى ١٩٧٨ بعلاقات ثنائية وتنظيمية مستقرة بين الدول التى تعمل عليها الخطوط الجوية المصرية وبين شركة مصر للطيران ، مما أدى الى اطراد نمو الحركة . وقد واكب ذلك ازدهار منطقة الشرق العربى التى ازدهرت مع زيادة انتاجية البترول ، مما جعل النقل الجوى وسيلة النقل الاساسية بها ، فاهتمت دولها تبعا لذلك بزيادة اسطولها الجوى زيادة كبيرة ، حتى لقد فاقت كثير منها مصر التى كانت تمتلك اكبر اسطول جوى ، والتى كانت رائدة فى هذا المجال .

ومن دراسة حركة النقل الجوى فى هذه الفترة ، يتضح ما يلى :

- ازدياد الحمولة المعروضة بحوالى ٥٠٠٪ .
- ازدياد حركة الركاب الدوليين بحوالى ٣٠٠٪ .
- ازدياد عدد الدول المتصلة بمصر والدول العربية الى أكثر من ٢٠٠٪ .
- ازدياد متوسط مسافة نقل الراكب من ١٢٠٠ كيلو متر الى ٢١٠٠ كيلو متر تقريبا .
- زيادة عدد الرحلات اليومية حسب الحركة المنتظمة لبعض البلاد العربية زيادة كبيرة ، مثل السعودية والكويت والخليج .

ويرجع نمو الحركة بشركة مصر للطيران الى عوامل منها :

- **التمويل الذاتى** : كان لنجاح الشركة الوطنية فى التخطيط ، وزيادة قدرتها بالتمويل الذاتى فى اطار تحقيق خطة استقلالية للتنمية أثر كبير فى نموها ، وبذلك سايرت باقى الشركات العربية والعالمية ، كما أن احتفاظ الشركة بدخلها وعمليات تمويل التأمين له أثر كبير فى زيادة طاقتها وانطلاقها لتحقيق عائد أكبر .

- **التدريب** : كان التدريب ولا يزال عاملا اساسيا فى نجاح ونمو الخطوط الجوية ، يؤكد ذلك انشاء الهيئة القومية للتدريب على الطيران المدنى ، ولهذا اهتمت مصر للطيران بتخطيط التدريب وتنسيقه ، بالنسبة لجميع أفرعها وتخصصاتها ، ولاسيما بعد ارتفاع أسعار البترول وزيادة التكاليف التى تؤثر على اقتصاديات التشغيل ، وتدفع بالتالى للعمل على زيادة الانتاجية والتقليل من الفائض . أما هيئة الطيران المدنى ، فما زالت - الى حد ما - متخلفة فى السير فى هذا الركب بسبب قصور الاعتمادات ، وإن كانت قد بدأت منذ فترة زيادة امكاناتها التدريبية عن طريق التعاقدات وعن طريق مصر للطيران .

ان النقل الجوى يختلف عن باقى الصناعات ، فهو صناعة مركزية تمتد فروعها فى دول أخرى ، وتربط كل دولة بالأخرى حتى تغطى العالـم . فكل شركة طيران لها صلاحية تسفير الراكب من مكان الى آخر عبر الكرة الأرضية باستخدام خطوط الشركات الأخرى ، وهذه المركزية تحتم أن تكون هناك حريات مطلقة للادارة المختصة ، وأن تكون هناك قوانين ونظم عمل ودورات تدريب خاصة ، تكفل ارتقاء وارتفاع مستوى وكفاءة العاملين بهذه الصناعة الحساسة .

- **اتفاقات النقل الجوى** : عقدت مصر للطيران اتفاقات تجارية تكفل التوازن فى التشغيل بينها وبين منشآت النقل الجوى الأجنبية التى يرخص لها بموجب الاتفاقات الثنائية بين الحكومات فى ممارسة حريات النقل الجوى التجارية . وتبرم هذه الاتفاقات عن مصر هيئة الطيران المدنى وشركة مصر للطيران ، وذلك وفق ضوابط معينة .

- **محاولة تحقيق التشغيل الأمثل للأسطول التجارى** : تعمل مصر للطيران جاهدة على تحقيق الاستخدام الأمثل لطائراتها .

وفيما يلى اجمالى ساعات التشغيل المنفذة بالنسبة للطائرات المملوكة والطائرات المستأجرة :

الطرازات	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	معدل النمو السنوى
طائرات مملوكة							
بوينـــج ٧٠٧	٢٢٨٨٠	٢٤٢٣١	٢٧٤٣١	٢٦٥١٠	٢٦٩٩٩	٢٥٢٤٩	
بوينـــج ٧٣٧	١٤٩٩٢	١٤١١١	١٦٩٣٥	٢١٢٣٥	٢٠٤٠١	٢٠٢١١	
الاير بـــاص	—	—	—	١٩٩٦	٩٠٦٤	١٣٦٩٩	
المجمـــــوع	٣٧٨٧٢	٣٨٣٤٣	٤٤٣٦٦	٤٩٧٤١	٥٦٤٦٤	٥٩١٥٩	٩.٣٪

طائرات مستاجرة

بوينج ٧٠٧	٨٣١	٦٠	٢٠٣٥	٢٧٧٧	٢١٩٨	٣٢٤٢
اير باص	٤٤٨٣	٦١١٤	٦٥٣٥	٧٥٣٧	٦١٥٩	٣٠١٠
بوينج ٧٤٧	—	—	—	—	٢٥٩	٣٦٨
توكر ٢٧	—	—	—	—	٥٤٠	١٧٣٧
طرزات أخرى	٥٠	٣٨٦٩	٧٠٨	٦٨٦	-	—
المجموع	٥٣٦٤	١٠٠٤٣	٩٢٧٨	١٠٥٠٠	١٠٠٥٦	٨٣٥٧
ساعات التدريب على طائرات مسستا	٤٠٧	٢٠٤	٣٢١	٧٣٤	٥٥١	١٧٨
اجمالى ساعات التشغيل	٤٣٦٤٣	٤٨٥٨٩	٥٣٩٦٥	٦٠٩٧٤	٦٧٠٧	٦٧٦٩ ٩,٢٪
نسبة تشغيل المستاجر اجمالى	١٣,٢٪	٢١,١٪	١٧,٨٪	١٨,٤٪	١٥,٨٪	١٢,٦٪

ويتضح من الجدول السابق ، ان المعدل السنوى لزيادة اجمالى ساعات التشغيل فى خلال الفترة من ١٩٧٧ الى ١٩٨٢ هو ٩,٢٪ ، وأن متوسط اجمالى عدد ساعات التشغيل اليومية للأسطول المملوك والمستأجر ، قد زاد من ١٢٠ ساعة الى ١٨٥ ساعة فى خلال ست سنوات .

كما يبين الجدول الآتى ، المعدل اليومى لاستخدام الطائرات على مدار العام بالنسبة للطائرات المملوكة لمصر الطيران ، وهو متوسط مقبول ، علما بأن المتوسط العالمى هو ١٢ ساعة يوميا .

السنة	بوينج ٧٠٧		بوينج ٧٣٧		ايرباص	
	ق	س	ق	س	ق	س
١٩٧٧	٠٨	٩	٣٤	٧		
١٩٧٨	٣٨	٩	٤٥	٧		
١٩٧٩	٥٧	١٠	٢٨	٩		
١٩٨٠	٢٤	١٠	٢٤	٩	٥٤	١٠
١٩٨١	٣٤	١٠	٥٩	٧	٢٤	١٠
١٩٨٢	١١	١٠	١٦	٨	٠٥	١٠

شبكات الطيران التى تربط مصر بالخارج

تتكون شبكات الطيران التى تربط مصر بالخارج من :

أ- شبكة الخطوط الوطنية (مصر للطيران) :

وتسير شركة مصر للطيران الوطنية رحلاتها الى :

× منطقة الشرق الأوسط : عمان - بيروت - بغداد - الكويت - البحرين - الدوحة - أبو ظبى - دبى - الشارقة - مسقط - صنعاء - جدة - الظهران - الخرطوم - قبرص - رودس - مالطه .

وتتوقف حاليا خطوط : دمشق - حلب - عدن .

× آسيا : بومباى - كراتشى - بانكوك - مانيلا - طوكيو .

وتوقفت حاليا خط : هونج كونج منذ عام ١٩٧٦ .

× منطقة أفريقيا : الجزائر - تونس - كانو - لاجوس - أكرا - ابيدجان - نيروبى - دار السلام .

وتوقفت حاليا خطوط : أديس أبابا - موجاديشيو - عنتيبى - بنغازى - طرابلس - فريتاون .

× منطقة أوربا : مدريد - لندن - كوبنهاجن - بروكسل- باريس - فرانكفورت - ميونخ - فيينا - جنيف - زيوريخ - روما - ميلانو - أثينا .

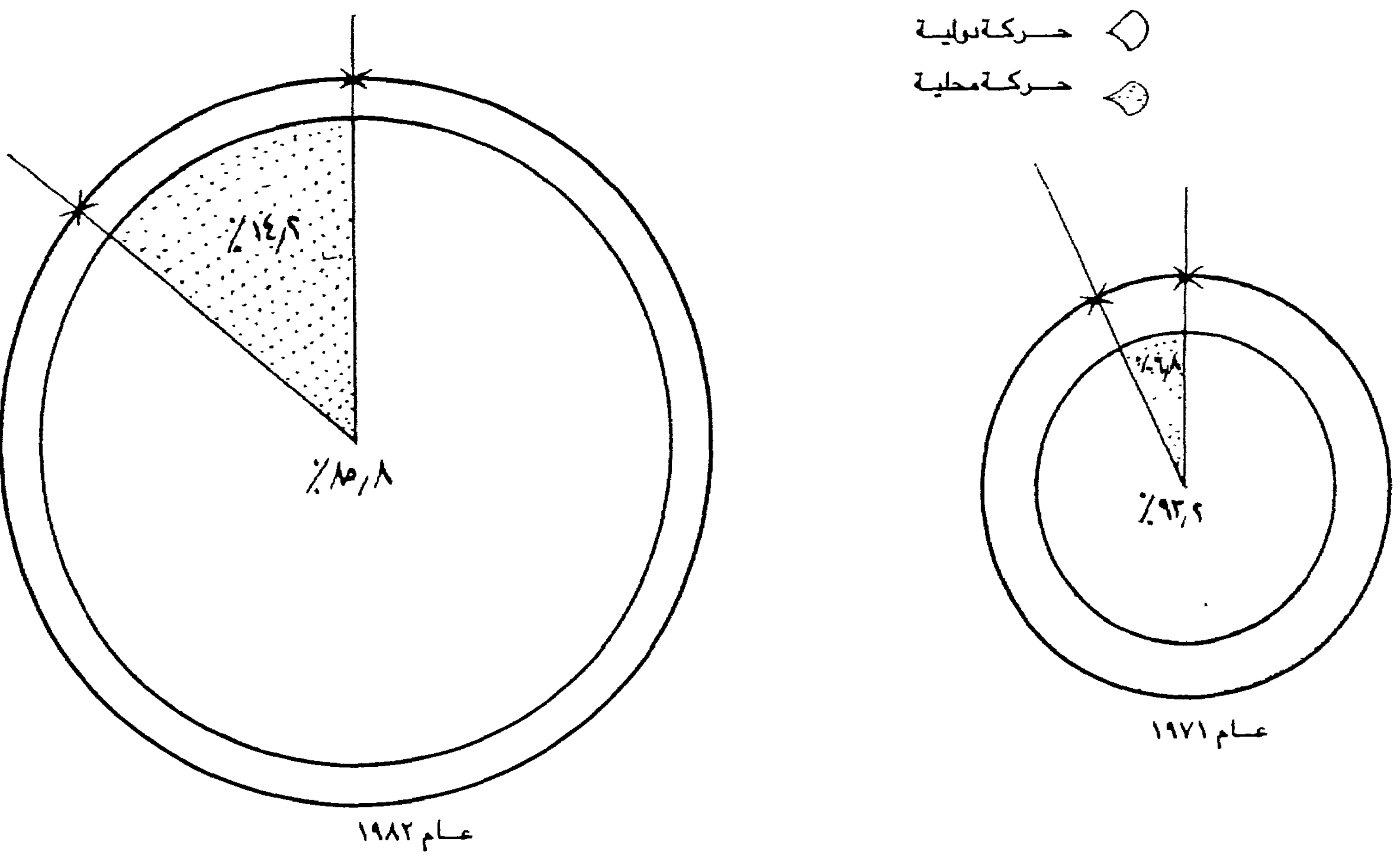
وتوقفت حاليا خطوط الكتلة الشرقية : برلين - براغ - موسكو .

ب - شبكة الخطوط الدولية :

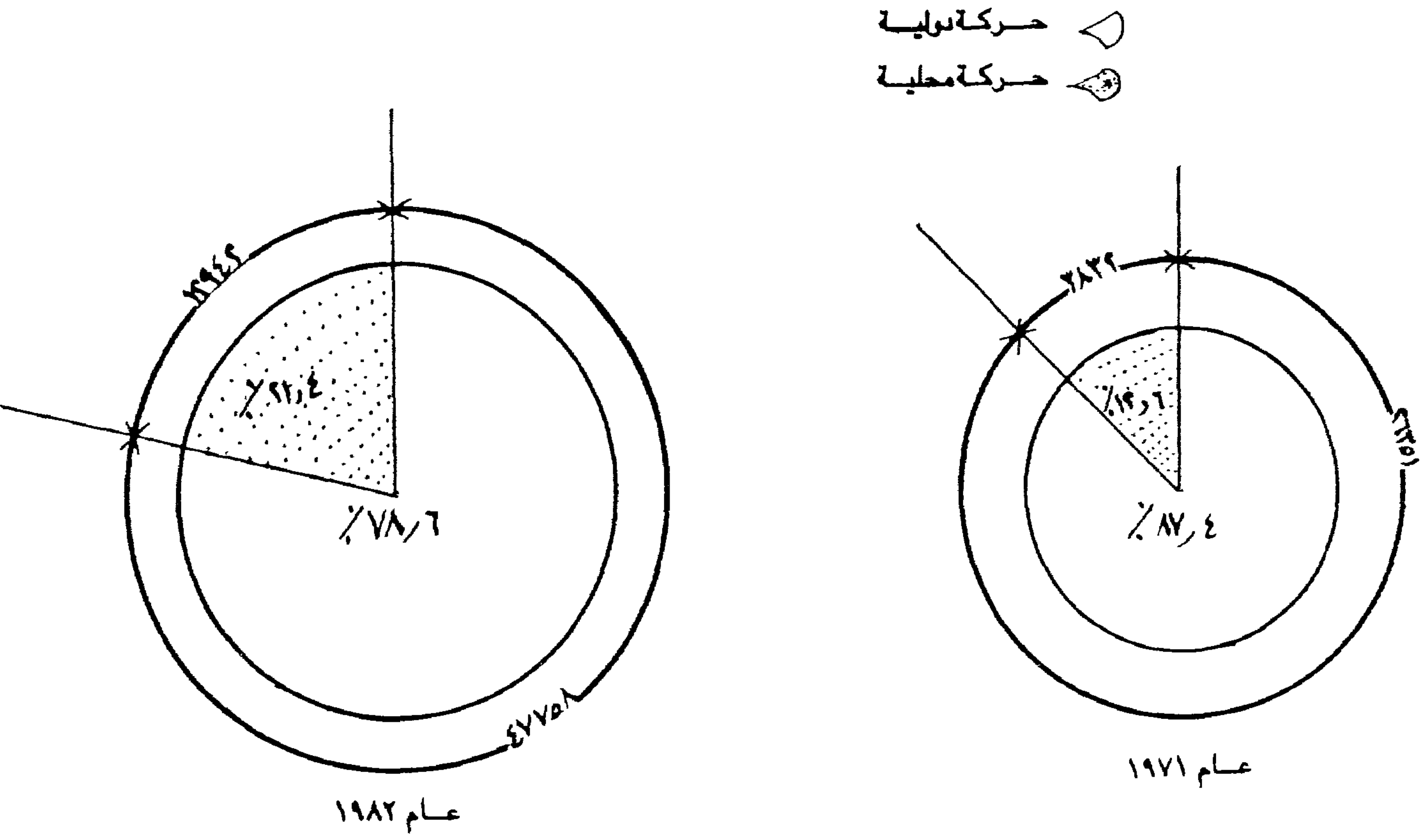
تهبط وتقلع من ميناء القاهرة الجوى طائرات تابعة لأكثر من أربعين شركة دولية ، كما تستخدمه العديد من طائرات الشركة الوطنية التى تقوم برحلات غير منتظمة .

حركة الطائرات بميناء القاهرة الجوى :

السنوات :	١٩٧١	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢
حركة دولية :	٢٦٣٥١	٤٥٨١٩	٤٧١٤٤	٤٧٧٥٨
حركة محلية:	٣٨٣٢	٨٩٩٤	١٤٧٨٧	١٢٩٤٢
مجموع:	٣٠١٨٣	٥٤٨١٣	٦١٩٣١	٦٠٧٠٠
معدل الهبوط والصعود اليومى		١٥٠	١٧٠	١٦٦
اجمالى الركاب (حركة الركاب)	١,٣٣٣٨١٣	٤,٤٩٧٥٧١	٥,٠٢٠٦٦٥	٥,٥٩٣٠٨٧
اجمالى الركاب (حركة محلية)	٩٨٤٥٤	٧٤٦٥٠٣	٨٥٨٢٦٤	٩١٩٨٦٤



تطور معدل الهبوط والصعود اليومى (الحركة الدولية والمحلية) بميناء القاهرة الجوى لعامى ٧١ ، ١٩٨٢



تطور حركة الطائرات « رحلات منتظمه » بميناء القاهرة الجوى « دوليه – محليه » خلال عامى ١٩٧١ ، ١٩٨٢

ومما سبق ، يتبين أن حركة الطائرات صعودا وهبوطا لم تصل بعد الى ٥٠٪ مما يجب أن يتحمله الميناء (وهو أكثر من ٥٠٠ عملية صعود وهبوط) كما أن الاتجاه العالمى هو زيادة حمولة الطائرة وتقليل عدد الرحلات .

ومعدل زيادة حركة الطائرات عموما بالمطار فى الفترة من ١٩٧١ حتى ١٩٨٢ هو ٦.٥٦٪ فى العام .

كما أن معدل زيادة حركة الركاب الدولية فى نفس الفترة هو ١٣.٩٪ سنويا ، ومعدل زيادة ركاب الخطوط الداخلية ٢٢.٥٪ سنويا ، وزاد ركاب الترانزيت بمعدل سنوى ١.٦ ٪ .

هذا وقد تضاعفت جملة حركة مطار القاهرة فى الفترة المذكورة أكثر من أربع مرات ونصف المرة ، بمعدل زيادة سنوى حوالى ١٥٪ .

كما أن له اتصالات مباشرة بأكثر من ٧٠ مطارا اجنبيا عن طريق خطوط منتظمة .

التغير فى الحركة الجوية على مدار السنة :

كان التغير فى الحركة على مدار السنة واضحا ، فهناك موسم الحج ، وهناك فترات العمرة ، ثم اجازات المصريين العاملين بالخارج حسب مراكز تجمعهم ، وكذلك مواسم السياحة .

وقد قل كثيرا الفرق بين هذه المواسم فيما عدا موسم الحج ، وأصبحت الحركة متصلة ، فزادت الرحلات وزادت الحمولة المعروضة بالنسبة لصادر الحركة .

ومع تزايد الهجرة ، يستدعى الأمر دراسة سوقية لمناطق تجمع المهاجرين ، والعمل على ربطهم بالوطن الأم . وبرغم أن الأسواق السياحية أصبحت واضحة ومعروفة ، فلم يتم للأن الارتباط بمناطق السياحة – كتونس واسبانيا – والعمل على جذب جزء من سائحيها لاستكمال رحلاتهم الى مصر .

وفى الصفحات التالية تفاصيل مجمل الحركة فى ميناء القاهرة الجوى وفى بعض المطارات الأخرى :

حركة نقل البضائع بميناء القاهرة الجوى :

لم يكن بميناء القاهرة الجوى سوى مخازن قليلة غير كافية لإيواء البضائع الواردة والمصدرة ، وقد انشأت مصر للطيران مجمعا للبضائع مجهزا تجهيزا حديثا بدأ العمل به فى منتصف عام ١٩٨١ ، وتبلغ مساحته الاجمالية ٥٠٠٠٠ متر مربع ، وهو أمر شجع على زيادة حركة بضائع الصادر والوارد بالمطار .

وقد بلغت جملة الواردات الى المجمع فى عام٨١ – ١٩٨٢ نحو ١٠٥٦٧٧ طن ، كما بلغ اجمالى الصادرات ٨١ – ١٩٨٢ نحو ١٦٥٩٥ طن .

وفيما يلى بيان بحجم الصادرات والواردات من البضائع المنقولة بالطن المترى جوا فى الفترة من ١٩٧٧ الى ١٩٨١ .

السنوات	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١
اجمالى النقل الدولى	٣٩١١١	٣٧٠٢٣	٤٣٣٠٧	٤٥٦٠٢	٥٩٨٦١
نصيب مصر للطيران	١٣٤١١	٩٢٦١	١١٣٦١	٩٥٩٢	١٤٠٥٤
النسبة المئوية	٣٤.٣٪	٢٥.٠٪	٢٦.٢٪	٢١.٠٪	٢٣.٥٪

وبتحليل حركة النقل الجوى للبضائع فى عام ١٩٨١ يتضح الآتى :

الشركات الناقله	حجم الصادرات	حجم الواردات	المجموع
مصر للطيران	٧٨٦٩	٦١٨٥	١٤٠٥٤
السعودية	٨٣٤٤	٣٠١٠	١١٣٥٤
طيران الخليج / والكويتية	٥٥٢٩	٢٠٠٤	٧٥٣٣
أير فرانس	١٦٤٩	٣٨٤٦	٥٤٩٥
لوفتهانزا	١٧١٤	١٧٩٧	٣٥١١
البريطانية /السويسرية/ الهولندية	٢٣٨٤	٣٢٩٥	٥٦٧٩
الامريكية	٢٥٧	٣١١	٥٦٣
الباكستانية / الشرق الأوسط	١٤١٠	٢٣٩٨	٣٨٠٨
شركات أخرى	٣٢١٢	٤٦٥٢	٧٨٦٤
الاجمالى	٣٢٣٦٣	٢٧٤٩٨	٥٩٨٦١
النسبة المئوية	٥٤٪	٤٦٪	١٠٠٪

ولما كان حجم الصادرات فى تزايد مستمر ، فيجب العمل على زيادة نصيب الشركات الوطنية من هذه الحمولة ، خصوصا أن جميع الدول تعمل على الاستئثار بحمولة صادراتها ووارداتها ، كما يحتاج نقل البضائع داخليا الى عناية كبيرة لزيادة تسويقه .

وتظهر البيانات الاحصائية ان نشاط نقل البضائع بطائرات مصر

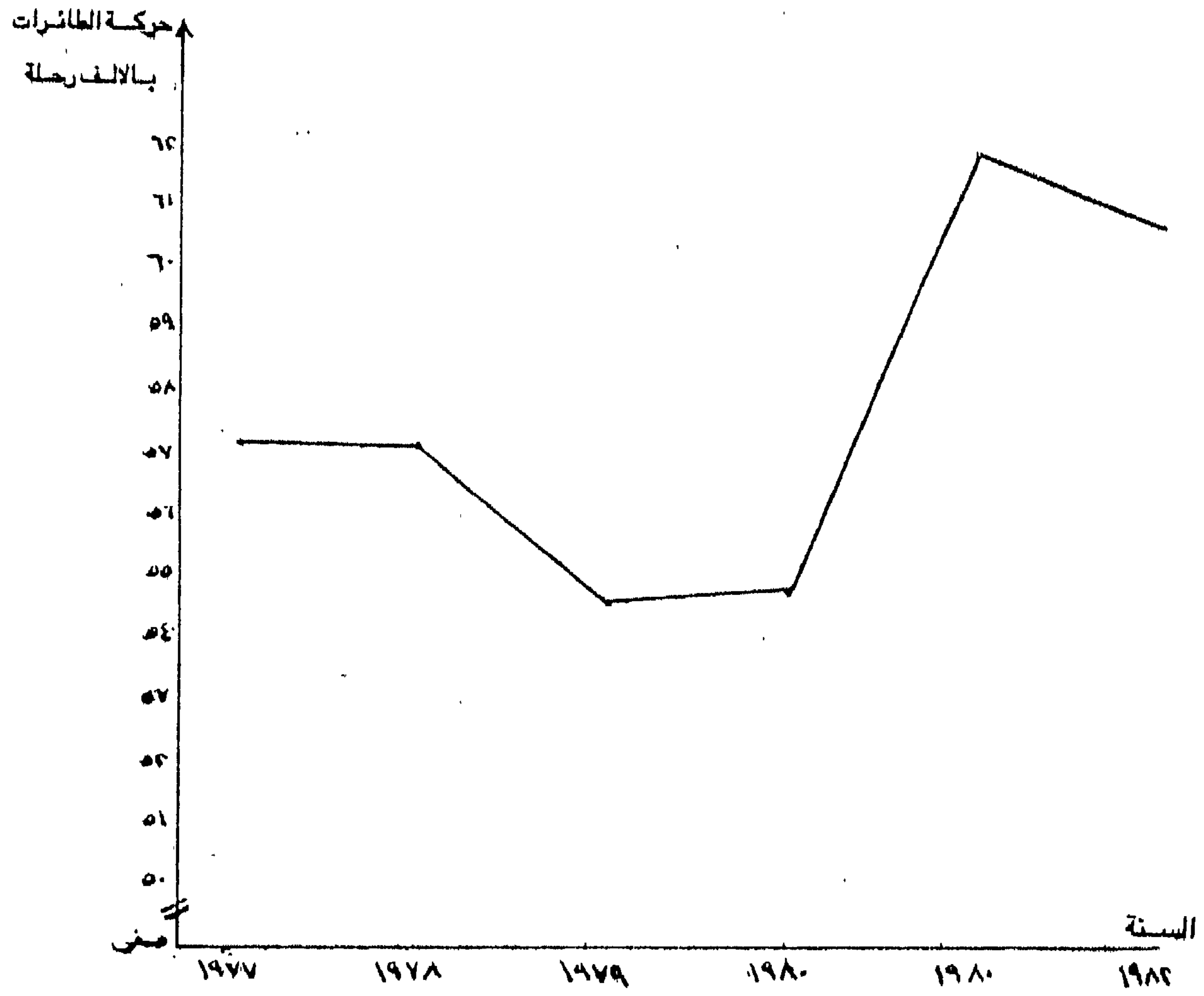
(أ) حركة الطائرات الهابطة بميناء القاهرة الجوى

ميناء القاهرة الجوى	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	معدل النمو السنوى
الحركة الدولية	٤٩٥٦١	٤٨٩٢٤	٤٦٠٤٠	٤٥٨١٩	٤٧١٤٤	٤٧٧٥٨	-(٠.٧)٪
الحركة المحلية	٧٦٢٨	٨٢٦١	٨٥٩٦	٨٩٩٤	١٤٧٨٧	١٢٩٤٢	(١١.١)٪
المجموع	٥٧١٨٩	٥٧١٨٨	٥٤٦٣٦	٥٤٨١٣	٦١٩٣١	٦٠٧٠٠	(١.٢)٪

(ب) الحركة الدولية للطائرات فى بعض مطارات الدول العربية (لأقرب ألف حركة)

المطارات	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠
القاهرة	٥٠.٩	٤٩.٦	٤٨.٩	٤٦.٠٠	٤٥.٨
البحرين	٢٨.٥	١٩.٩	٢٣.٣	٣٩.٣	٣٨.٢
أبو ظبى			٢٩.٦	٣٠.٨	٣٤.٧
الكويت	٢١.٤	٢٦.٤	٢٩.٢	٢٩.٠٠	٢٧.٨
عمان	١١.٠٠	١٣.٣	١٤.٩	١٧.١	٢١.٠
الدوحة	١٥.١	١٥.٨	١٦.٠٠	١٦.٥	١٦.٤

تطور اجمالى حركة الطائرات الهابطة
بميناء القاهـــرة الجـــوى
خلال المـده ٧٧ – ١٩٨٢



(جـ) جدول مقارن للحركة الدولية المنتظمة للطائرات فى بعض الشركات العربية

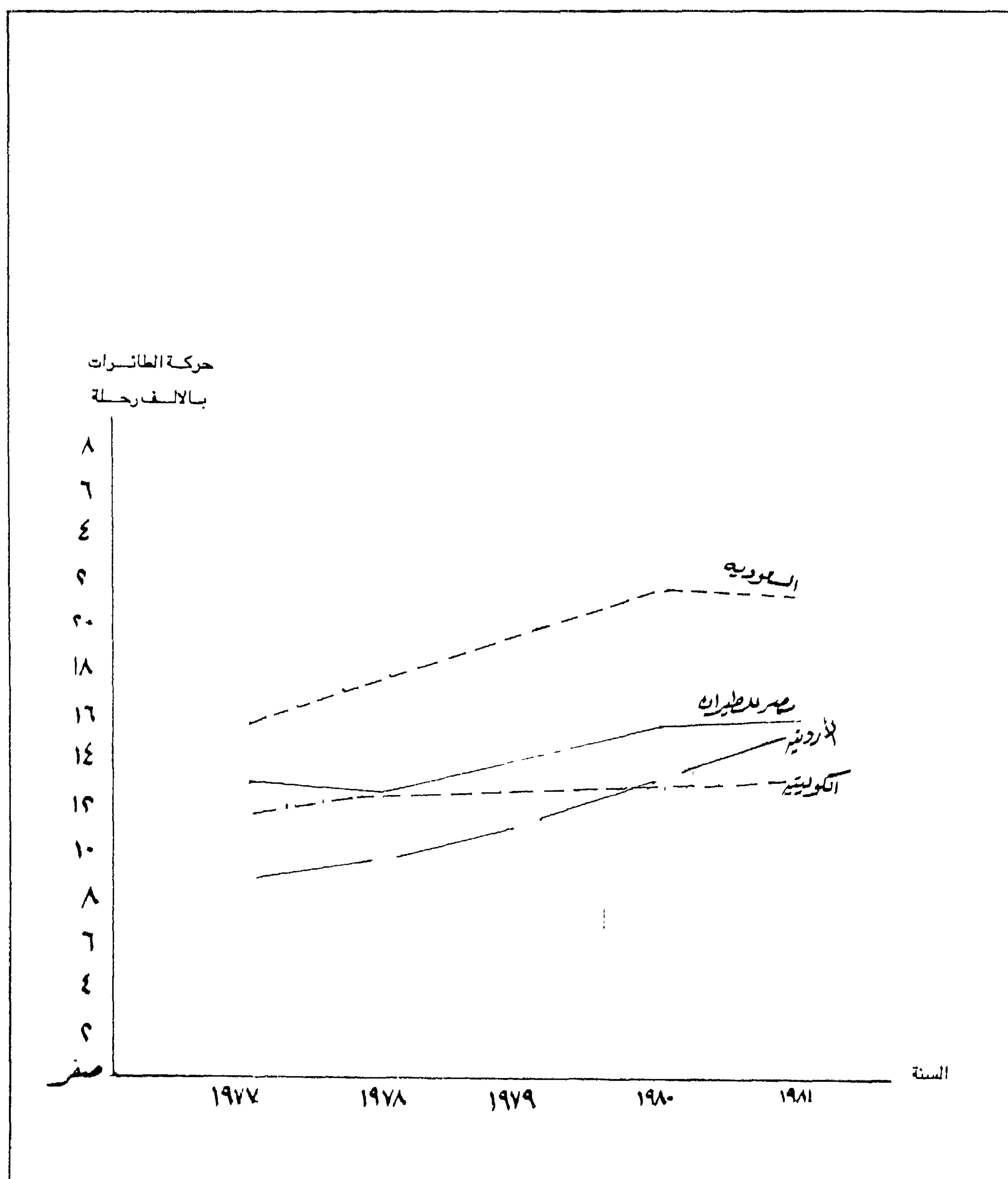
الشركات	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	معدل النمو السنوى
مصر للطيران	١٣٠٥٩	١٢٧١٩	١٣٩٦٣	١٥٦٨٨	١٦٠٤٥	٪٥.٣
السعـــودية	١٥٤٥٦	١٧٤١٤	١٩٢٧٧	٢١٢٧٨	٢١٢٥٧	٪٨.٣
الاردنيـــة	٨٩١٢	٩٨٩٢	١١٣٢٨	١٣٣٥٨	١٥٧٢٤	٪١٥.٣
الكويتيـــة	١١٦٠٠	١٢٤٧٤	١٢٥٤٤	١٢٨٩٢	١٣٣٦٧	٪٣.٦

(د) الحركة الداخلية للركاب

الجدول ادناه يوضح تطور حركة النقل الجوى باجر للركاب على الخطوط الداخلية بمصر للطيران فى الفترة من ١٩٧٦/ ١٩٨٢ (بالألف)

الخطوط الداخلية	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢
الحركة المنتظمة	٣٠١.٠	٢٣٣.٢	٤٢١.٢	٥٦٧.٨	٧٥٨.٠	٨٤٥.٠	٨٠٧.١
الرحلات الخاصة	٤.٤	٨.٤	٣٩.٩	٥٨.٤	٦٠.٢	٤٨.٠	٣٥.٦
الاجمالى	٤٦١.٦	٢٤١.٦	٤٦١.١	٦٢٦.٢	٨١٨.٢	٨٩٣.٠	٨٤٢.٧

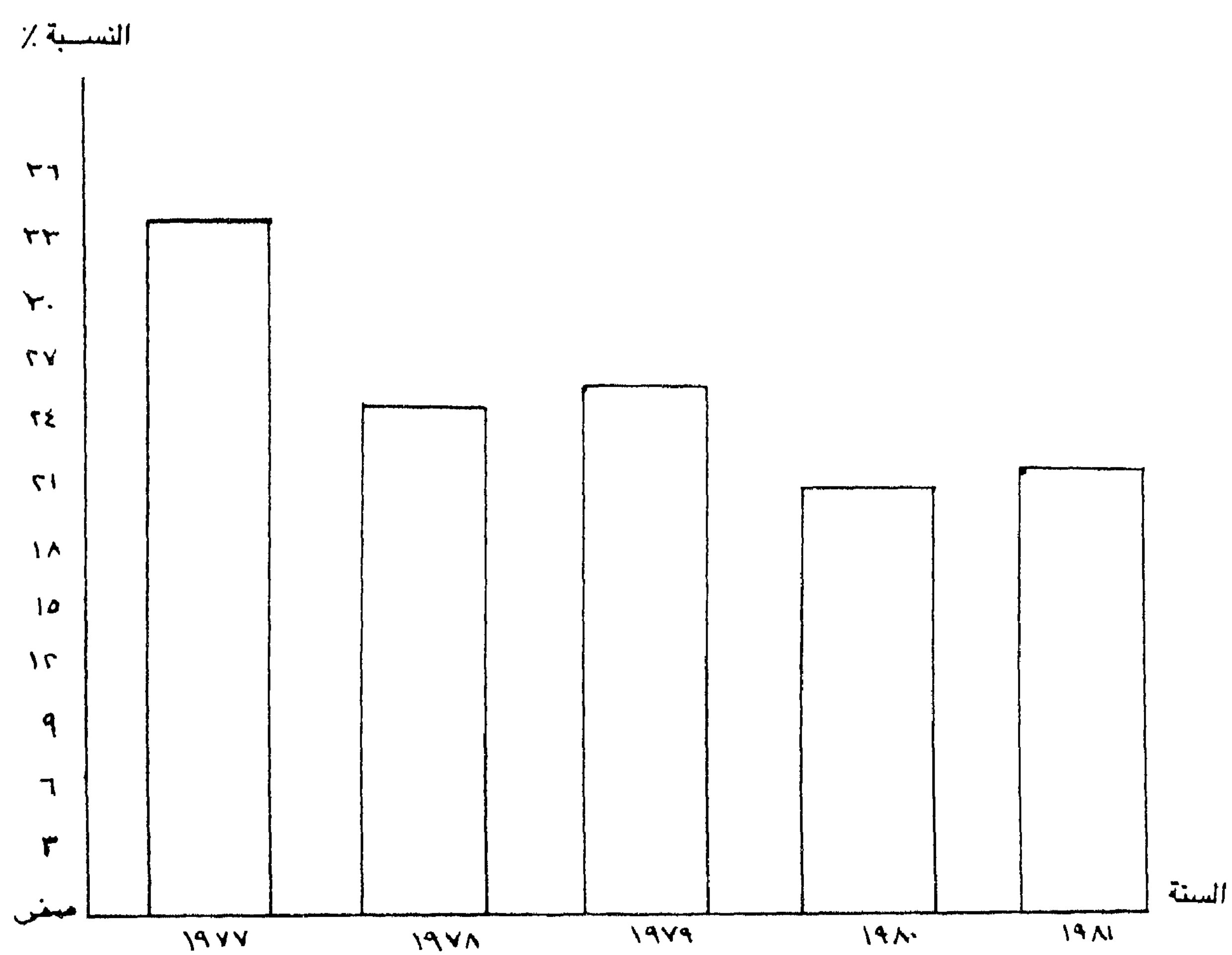
يستخلص من هذا الجدول ان اتجاه الحركة فى تزايد مستمر ، فيما عدا ما طرأ عليها من انتكاس فى عام ١٩٨٢ . حيث تدهور نصيب كل من الحركة المنتظمة والرحلات الخاصة ، وجدير بالذكر ان عام ١٩٨٢ قد شهد ايضا نقصا فى عدد السائحين المتنقلين بالطائرات حيث كان معدل النمو ٧.٢٦٪ فى عام ٨١/٨٠ ، ثم هبط عام ٨٢/٨١ الى ٢.٨٪ ، كما ان نسبة السائحين بالطريق الجوى الى مجموع السائحين فى هبوط مستمر منذ عام ١٩٧٩ .


حركة الطائرات
بالالف رحلة
٨
٦
٤
٢
٢٠
١٨
١٦
١٤
١٢
١٠
٨
٦
٤
٢
صفر
السعوديه
مصر للطيران
الأردنية
الكويتية
السنة
١٩٧٧
١٩٧٨
١٩٧٩
١٩٨٠
١٩٨١

تطور نسبة اجمالى الصادرات والواردات

من البضائع المنقولة

خلال عام ٧٧ - ١٩٨١



للطيران محدود ، وأن الامر يستدعى بذل جهود تسويقية ضخمة للاستفادة من الحجم الذى تتيحه الحاويات فى مخازن البضائع بالطائرات عريضة الجسم ، والاستفادة من الميزات التى يتيحها مجمع البضاعة بالمطار وتجهيزاته ، التى تتيح له أن يستوعب ٢٠٠,٠٠٠ طن فى العام ، فى حين ان حجم الصادرات والواردات فى خلال عام ١٩٨٢/٨١ لم يتجاوز ٣٢,٠٠٠ طن .

الشركات الخاصة فى مجال نقل الركاب والبضائع :

بموجب قانون استثمار المال العربى والأجنبى ، صدرت ترخيصات للعديد من الشركات بالعمل فى مجال النقل الجوى ، وذلك رغبة من الدول فى تنشيط قطاع النقل الجوى بادخال عنصر القطاع الخاص بجانب القطاع العام .

ولم تكن معظم هذه الشركات على دراية وافية بسوق النقل الجوى ، وهو أمر أثر على انتاج هذه الشركات ، برغم ان نسبة نقل البضائع على الطائرات المصرية تمثل اقل من ٤٠٪ من مجموع البضائع المنقولة من مصر . وهذا القطاع لو درس دراسة علمية سليمة لأمكن فعلا للقطاع الخاص النجاح فى تحويل نسبة من نقل هذه البضائع الى طائراته ، علاوة على أن الخطوط الوطنية لا تغطى كثيرا من دول أوربا وغيرها ، مما يتيح لهذه الشركات ارتيادها برحلات منتظمة أو غير منتظمة ، والدخول فى سوق العمل مع مكاتب السياحة .

وأهم شركات القطاع الخاص هى :

أ- الشركة المصرية الدولية للنقل الجوى :

شركة مساهمة مصرية أنشئت طبقا لقانون الاستثمار رقم ٤٣ لعام ١٩٧٤ ، المعدل بالقانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٧٧ ، ورخص لها بالنقل الجوى المنتظم وغير المنتظم للركاب والبضائع ، وبخدمة شركات البترول فى داخل البلاد . وتمتلك طائرة بوينج ٧٠٧ مخصصة لنقل البضائع ، كما استأجرت الشركة ثمانى طائرات هليكوبتر من طراز (بل) .

ب - شركة زاس المصرية للطيران :

شركة توصية بسيطة ، انشئت طبقا لأحكام القانون رقم ١٥٩ لسنة ١٩٨٠ ، ورخص لها بأعمال النقل الجوى المنتظم وغير المنتظم للبضائع والركاب . وهذه الشركة تكونت من ادماج ثلاث شركات مساهمة هى : الزرقانى للتصدير والاستيراد ، وشركة زد تورز للسياحة ، وشركة زاس لخدمات الطيران ، وتمتلك طائرتين بوينج ٣٢٨/٧٠٧ سى ، كما صرح لهذه الشركة بتسيير تاكسى جوى .

جـ شركات النقل الجوى لنقل العاملين بشركات البترول :

تعمل هذه الشركات على تسهيل تحركات العاملين بشركات البترول من مواقعهم على البحر الأحمر وخليج السويس والصحراء الغربية الى القاهرة وغيرها ، كما تعمل على اساس الرحلات الخاصة والرحلات الفردية . وهذه الشركات هى :

- طيران الأهرام : وهى شركة ذات مسئولية محدودة ، تمتلك طائرتين ، وتستأجر عشر طائرات .
- خدمات البترول الجوية : وهى شركة مساهمة مصرية ، تمتلك تسع طائرات هليكوبتر من طراز (بل) .
- نايل دلتا ايرسيرفس : وهى شركة توصية بسيطة ، تمتلك ثلاث طائرات ، وتستأجر ثلاث طائرات أخرى ، منها طائرتان هليكوبتر فرنسيتان .
- هلى إير إيجبت : وهى شركة مساهمة مشتركة ، تمتلك طائرة واحدة هليكوبتر ، وتستأجر خمس طائرات هليكوبتر فرنسية .
- ناشيونال أوفرسيز : وهى شركة توصية بسيطة ، تستأجر ثلاث طائرات ، إحداها طراز سسنا ، واثنتين هليكوبتر طراز (بل) .

د- شركات الرش الزراعى :

احتكرت الشركات البولندية عمليات الرش الزراعى لفترة طويلة ، حيث ان تشكيل هذه الشركات يخضع للعوامل والنظم السياسية بالدول

الشرقية .

وقد قامت عدة شركات مصرية للعمل فى هذا المجال ، ونجحت فى أن يكون لها كيان محسوس ، برغم منافسة الشركات البولندية التى يهمها أن يستمر نشاطها فى هذا الميدان .

والشركات المصرية العاملة فى هذا المجال هى :

– شركة رمسيس للطيران والرش : وهى شركة تضامن ، تمتلك عشرين طائرة سسنا .

– شركة شمالى افريقيا : وهى شركة توصية بسيطة ، تمتلك ست عشرة طائرة سسنا وتربوترس .

– الشركة العربية للطيران الزراعى : وهى شركة توصية بالأسهم ، تمتلك ست طائرات ايرتراكتور .

– شركة سكوربيو الدولية للطيران الزراعى : وهى شركة توصية بسيطة ، تمتلك ست طائرات وتستأجر ست طائرات أخرى .

ويجب أن تعمل الحكومة على تمصير ودعم عملية الرش الزراعى ومكافحة الآفات وغيرها بالطائرات ، للأسباب الآتية :

– الحرص على تأمين سلامة الأمن القومى .

– إيجاد ركيزة تكلف وقت اللزوم بما يطلب منها ، وخاصة وقت الأزمات السياسية .

– إيجاد مجال لفرص عمل للطيارين والفنيين المصريين

– إيجاد قاعدة عريضة من طيارى الاحتياط ، يمكنهم العمل بعد ذلك على الطائرات الأكبر وعلى طائرات القوات المسلحة .

– تقوية هذه الشركـــات يؤدى الى فتح مجال للعمل فى البلاد المجاورة .

وتوجد اتجاهات لاستخدام طائرات الهليكوبتر فى الانتقالات السريعة . وفى المستقبل القريب سوف تقوم هذه الطائرات بربط أطراف ووسط القاهرة ، ومراقبة حركة النقل بالطرق ، والخدمة فى مجال الاسعاف السريع ، والقيام بعمليات الأمن المختلفة .

وبرغم وجود دراسات وافية تؤكد الحاجة الى النقل الجوى الداخلى للبضائع بسبب زيادة الضغط على الطرق والسكك الحديدية وحرارة الجو التى جعلت نقل الفاكهة والخضروات والاسماك والزهور من أماكن الانتاج الى أماكن التسويق صعبا ، فإن هذا النوع من النقل لم يحظ الى الآن بما يستحقه من رعاية واهتمام .

ومن الواضح أن هذا النقل يحتاج الى حاويات ثلاجة بحيث يمكن نقل هذه الحاويات من أماكن التجمع إلى أماكن الاستهلاك مباشرة ، ووجود العديد من المطارات بجوار المدن الكبرى فى الدلتا مثل : الاسكندرية – بور سعيد – المنصورة – كفر الشيخ – طنطا – بنها – التحرير – مرسى مطروح ، وكذلك فى صعيد مصر مثل : بنى سويف – المنيا – أسيوط – أسوان ، وفى الواحات مثل : الوادى الجديد البحرية والداخلة سيوه ، وفى شمال ووسط وجنوبى سيناء ، ييسر القيام بهذه العملية ، وخصوصا أن الواحات بها الكثير من الفاكهة والخضر التى لا تجد سوقا للتصدير ، ولا يوجد بها أسماك ، كما يحتاج وسط الدلتا الى الاسماك ويستغنى عن الكثير من انتاجه ، الأمر الذى يستوجب ضرورة النظر فى انشاء وحـدة نقل جوى للنقل المحلى ، مجهزة بحاويات ثلاجـة ، وتجهيز مطارات الوصول بأماكن تخزين هذه الحاويات .

المطارات المصرية

يوجد بمصر عدد من المطارات المدنية والحربية تنتشر فى أرجائها ، وتقل فى الصحارى وتتركز فى المناطق الهامة ، وتخضع هـذه المطـارات – كما هو متبع فى دول العالم – خضوعا تاما لسلطة الدولة التى تتولى أمر انشائها وتطورها .

ومن أهم هذه المطارات : ميناء القاهرة الدولى – مطار الأقصر – مطار أسوان – مطار النزهة بالاسكندرية – مطارات سيناء (رأس نصرانى ، رأس النقب ، العريش) – مطار الغردقة – مطار العامرية –

مطار مرسى مطروح ، علاوة على مطارات : الوادى الجديد – وأبو سمبل – أسيوط – المنيا – وبور سعيد ، والمطارات العسكرية التى يمكن استخدامها وقت الحاجة للخدمة المدنية المحدودة .

وفيما يلى دراسة لبعض هذه المطارات :

مطار القاهرة الدولى :

المطار الرئيسى بمصر ، ويستوعب تقريبا كل الحركة الجوية الدولية اليها، وهو مجهز بثلاثة ممرات : ممرين متوازيين وممر عرضى ، والممران المتوازيان يحققان سيولة فى سرعة هبوط وصعود الطائرات ، اذ قد يستغرق هبوط الطائرة أو صعودها دقيقة واحدة . وأطوال الممرات هى :

– ٢٣٠/٠٥٠ القديم ، وطوله ٣٣٠٠ مترا وعرضه ٦٠ مترا ومغطى بالأسفلت .

– ٢٣٠/٠٥٠ الجديد ، وطوله ٤٠٠٠ مترا وعرضه ٤٥ مترا ومغطى بالخرسانة .

– ٣٤٠/١٦٠ ، وطوله ٣١٥٠ مترا وعرضه ٦٠ مترا ومغطى بالأسفلت .

وقد زادت الحركة فيه بمتوسط وصل الى ١١,٩٪ بالنسبة للركاب والى ١١,٨٪ بالنسبة للبضائع .

ولما كانت الامكانات الحالية للمطار تستوعب ستة ملايين راكب ، يتوقع أن تصل فى نهاية ١٩٨٧ الى ١٠,٢ مليون راكب والى ١٥ مليون راكب فى سنة ٢٠٠٠ – فيلزم العمل على أن يقوم هذا المطار بدوره فى مجال النقل الجوى وذلك بصيانته وتطويره عن طريق :

– تحسين الممرات والممرات الفرعية ، باعادة الرصف والتغطية والقضاء على العيوب بها ، سواء فى الفواصل أو الانارة ، والتخلص من تكوم الرمال والزلط عليها ، حتى يمكن زيادة كفاءتها لصعود وهبوط عدد أكبر من الطائرات .

– تجهيز الممرات كلها بالمعدات والأجهزة الملاحية الحديثة التى توائم مطارا دوليا ، وتساعد على سرعة صعود وهبوط الطائرات .

– توسيع وتنظيم الترماك ووضع خطة لزيادة عدد مواقف الطائرات .

– استكمال وتطوير المبنى الحالى ومرافقه ، ومحطات القوى الكهربائية الأصلية والاحتياطية ، وكذلك مشروعات المياه والصرف .

– استكمال وتعزيز وحدات الانقاذ والاطفاء ، وتدريب الأفراد لرفع كفاءتهم الفنية ولياقاتهم البدنية .

– استكمال مشروع المبنى رقم (٢) « ١٠ مليون راكب » على مرحلتين : الأولى تبدأ فى ١٩٨٤ ، والثانية تبدأ فى ١٩٨٧ ، مع التخطيط لإضافة امتداد له بعد انتهاء المرحلة الثانية .

– العمل على مد طريق مواز للطريق الحالى يوصل للمبنى رقم (٢) .

– الاهتمام بتقوية وصيانة محطات المحولات والقوى الكهربائية .

– تحسين منطقة البضائع بما يتناسب والنمو المطرد فى هذه الحركة .

– العناية بأفراد وتجهيزات المراقبة الجوية ، ووضع خطة وافية لرفع المستوى الفنى والأدبى لأفرادها .

– إصلاح وتسوية المناطق الرملية بين الممر الرئيسى والممرات الفرعية .

– تحسين وتطوير الاتصالات اللاسلكية والاتصالات بين المطارات والتلكس .

مطار الأقصر :

يعتبر المطار السياحى الأول ، وتتزايد الحركة على هذا المطار بازدياد السياح ، ويعتبر البديل الأول لمطار القاهرة الدولى . وقد بلغ مجموع الحركة فى هذا المطار ٤١٢٤ طائرة فى عام ١٩٨٠ ، زادت فى عام ١٩٨١ الى ٧١٧٦ طائرة .

ويجرى الأن استكمال مشروع تطوير المطار ومبانيه – بمساهمة من البنك الدولى ضمن مشروعه لتطوير مدينة الاقصر – حتى يواجه الضغط السياحى على المنطقة ، وحتى يتمكن من استقبال الطائرات المحولة إليه من مطار القاهرة فى حالة تعذر الرؤية فيه .

وهذا المطار يلزمه الكثير من الاعتمادات لتطوير أجهزته ومده بالأفراد الأكفاء لتحسين خدمات المراقبة الجوية ، خصوصا وأن المطار تمر به كثير من الطائرات العابرة .

كذلك يجب تجديد سور المطار لمنع الحيوانات من اختراقه ، ووضع ضوابط لاقتراب وصعود الطائرات ، تكفل ابتعاد الطائرات عن المناطق الأثرية ، وتحرم الطيران فوق هذه المناطق على ارتفاع اقل من ٣٠٠٠ متر .

وللمطار ممران :

- الممر (٠٢) (٢٠) وطوله ٣٠٠٠ متر وعرضه ٤٥ مترا .
- الممر (٣٠) (١٢) وطوله ١٠٠٠ متر وعرضه ٤٥ مترا .

ومشروعات التوسع ممكنة لانه خال من الجهتين : الشرقية والجنوبية حيث توجد مرتفعات صحراوية ، ويحده من الشمال والغرب أرض زراعية وعلى بعد كيلو مترات قليلة منه يوجد معبد الكرنك . وقد تم التنبيه وتحذير الطيارين من الطيران المنخفض فوقه .

ويجب ان تتناول خطة استكمال المطار مايلي :

- صيانة الممرين : الأصلي والفرعي .
- تطوير واستخدام الأجهزة والمساعدات الملاحية (رادار - I.L.S) .
- تطوير وتحسين وصيانة واضاءة الممرات مع اقامة محطات انارة احتياطية .
- تطوير وتحسين وتجهيز المراقبة الجوية ومدها بافراد أكفاء .

مطار أسوان :

مطار هام للنقل الجوى الداخلى ، وتستعمله احيانا بعض الطائرات الأجنبية ، ونظرا للاهمية الاقتصادية والسياحية لمدينة أسوان ، فقد وضع هذا المطار ضمن خطة التطوير ليكون مطارا دوليا . وقد بلغ مجموع الحركة فيه ٦٧٤٠ طائرة ، عام ١٩٨٠ ، و٧٣٢٤ طائرة عام ١٩٨١ .

ويلقى مطار اسوان اهتماما بالغا ، مع زيادة الحركة المنتظرة به ، بعد مشروع التكامل مع السودان ، فضلا عن الاقبال السياحى على أسوان ، وهو أمر يستدعى ما يأتى :

- التخطيط لمبنى مناسب للركاب ، مجهز بالتكييف والكماليات ، علاوة على المدخل الخاص .
- تحسين الممر وجوانبه وتحسين الإضاءة به ، وإضاءة محور الممر وتوسيع وتحسين واضاءة الترماك ومواقف الانتظار .
- وضع خطة استكمال الأجهزة الملاحية ومساعدات الطيران .
- تجهيز برج المراقبة بالمعدات والأجهزة والأفراد الأكفاء .

مطار الغردقة :

مطار للنقل الداخلى حاليا ، ويجرى العمل على تطويره ليكون مطارا دوليا . وقد بلغ مجموع الحركة به ٤٤٢ طائرة فى عام ١٩٨٠ ، و٥٠٠ طائرة فى عام ١٩٨١ .

وهو مطار هام من الناحية السياحية ، ولأنه وسيلة انتقال للسكان والعاملين بالمنطقة ، لصعوبة الطريق البرى ، الأمر الذى يستوجب :

- صيانة الممر وتجهيزه بالأنوار الملاحية واضاءة محور الممر ، وكذلك الممرات الفرعية .
- تحسين وتوسيع واضاءة الترماك ومواقف الطائرات .
- انشاء مبنى مناسب لحجم الركاب المتزايد .
- تحسين الخدمة الفنية بالمطار .
- تجهيز الممر وبرج المراقبة بالأجهزة والمساعدات الملاحية .

مطار النزهة بالاسكندرية :

يستخدم للنقل الجوى الداخلى ، علاوة على استخدامه لهبوط الطائرات الاجنبية الخفيفة والمتوسطة التى تطلب الهبوط به . وقد بلغ مجموع الحركة فيه ٢٣٧٨ طائرة فى عام ١٩٨١ .

وقد تم تطويره لاستقبال الطائرات المتوسطة المدى داخليا وخارجيا .

مطار مرسى مطروح :

مطار موسمى تسلمته القوات الجوية ، ولا ينتظر زيادة الحركة عليه.

مطارات سيناء :

× مطار العريش :

وهو مطار داخلى ، يتوقع ان تزيد فيه الحركة مع تحسين الظروف السياسية بعد انتهاء ازمتى قطاع غزة ولبنان ، ويمكن ان تعمل عليه الطائرات المتوسطة .

× مطار رأس نصرانى ، مطار رأس النقب :

مطاران دوليان بحكم معاهدة السلام ، والحركة عليهما معدومة ونفقاتهما عالية ، ولاينتظر تزايد الحركة عليهما .

مطار العامرية :

تقرر فى الخطة الخمسية الحالية انشاء هذا المطار فى منطقة العامرية على بعد ٤٥ كم تقريبا من مدينة الاسكندرية ، وذلك لمواجهة التطور الاقتصادى والصناعى والسياحى والاقليمى لمنطقة الاسكندرية والساحل الشمالى الغربى ، ويبدأ تنفيذه فى العام الحالى ١٩٨٣/١٩٨٤.

الاستراتيجية المقترحة للطيران المدنى بمصر

أولا : تنظيم وزارة الطيران :

نظمت وزارة الطيران على أسس ادارية بحتة وبدون اختصاصات واضحة ، فقد كانت مصلحة الطيران المدنى (الهيئة العامة للطيران المدنى) هى المهيمنة على شئون الطيران المدنى بمصر منذ أكثر من خمسين عاما ، وكان من الصعب توزيع اختصاصاتها بينها وبين وزارة الطيران المدنى المستحدثة ، خاصة وان التنظيم الادارى لهذه الوزارة فى البداية لم يكفل لها التمكن من الوفاء بهذه الاختصاصات على وجه مرض ، وهو أمر يستدعى :

– اعادة تنظيم الوزارة ، وذلك بتعزيزها بكفاءات من العاملين بالقطاعات المختلفة (شركات الطيران / هيئة الطيران المدنى / الارصاد) عن طريق استحداث وضع جديد يشجع هذه الخبرات على العمل بالوزارة ، اذ أن المرتبات والحوافز المدنية والأدبية المتاحة لذوى الكفاءات فى مجال النقل الجوى خارج الوزارة ، تقف حاجزا قويا لنقل هؤلاء الأفراد الى الوزارة .

– استحداث قطاع للتدريب ، يعمل على :

× اعتماد ومتابعة خطة التدريب الفنى بحقل الطيران الشاملة لجميع التخصصات .

× دراسة ومتابعة مستوى التدريب بالمراكز المختلفة ، والتاكد من مسايرته للتطور الفنى فى مجال الطيران .

× مراجعة ومتابعة نظم التدريب الدورى المتقدم بمختلف الوحدات ، والتاكد من مطابقته للمستويات المطلوبة .

× مراجعة طرق منح الاجازات الفنية للعاملين بقطاع النقل الجوى واعتمادها ، وذلك بالتنسيق مع هيئة الطيران المدنى ، وتحديد اختصاصات الجهات المختلفة ، كل فيما يخصه ، وكذلك طرق مراجعة واعتماد اجازات الطيارين والفنيين الاجانب العاملين بمصر .

× وضع شروط واعتماد اجازات ضباط المراقبة الجوية والاتصالات السلكية واللاسلكية ، بالتنسيق مع هيئة الطيران المدنى .

– الاهتمام بقطاع التخطيط والاحصاء : وذلك باختيار افراد اكفاء ذوى دراية وعلم وخبرة فى مجالات الطيران المختلفة للعمل بهذا القطاع ، بحيث يكون قادرا على دراسة ومناقشة خطط الاجهزة المختلفة للوزارة ووحداتها ، وأن يتابع تنفيذ الخطة ، وأن يقوم بتجميع وتحليل الاحصاءات الخاصة بالاجهزة التابعة للوزارة .

– دعم قطاع تحقيق وتحليل الحوادث : يوجد هذا التخصص ولكن بعدد محدود . ولكى يقوم هذا الجهاز بدوره الفعال ، يجب مراعاة الآتى :

× تدعيم الجهاز بالأفراد ذوى الخبرة والدراية الفنية بمختلف انواع الطائرات العاملة بمصر وغيرها ما أمكن .

× استحداث قسم يشرف على سرعة تحقيق وتحليل الحوادث الجسيمة ، ويمكنه اصدار توصيات سريعة اذا كان فى ذلك تأمين لسلامة الطيران .

× أن يقوم هذا القسم بتحليل الحوادث العارضة ، واستلام النشرات الدورية الخاصة بالحوادث التى تحدث فى باقى الشركات ، وتوصيات جهاز الطيران المختلفة فى كل ما يمس أمن وسلامة الطيران .

× الاشراف والمتابعة للتفتيش الفنى (طيارين – فنيين – مراقبة جوية) .

× اقتراح تعديلات شروط منح أجازات الصلاحية للافراد والطائرات وحرس الحدود والشرطة وغيرها .

– انشاء جهاز لوضع واعتماد الاتفاقيات الدولية ، وذلك مع توضيح وتنسيق اختصاصات كل من الوزارة وهيئة الطيران المدنى فى هذا المجال .

– اعادة النظر فى تشكيل واختصاصات المجلس الأعلى للطيران المدنى ، بحيث يضم – علاوة على رؤساء مجالس ادارات الهيئات والشركات العاملة فى مجال النقل الجوى والممثلين للوزارات ذات الصلة بهذا النشاط – أعضاء متفرغين فى هذا المجال ، وبحيث ينص على أن يكون من مهامه دراسة ومراجعة خطط الوزارة ومشروعاتها الرئيسية ، والتنسيق بين الأجهزة التابعة ، بما يمنع التضارب فى التخطيط والازدواج فى العمليات ، ويوضح الرؤية أمام مختلف الأجهزة والادارات .

ثانيا : هيئة الطيران المدنى :

منذ أكثر من خمسين عاما يعمل الطيران المدنى ، وينمو ويتطور حسب ظروف تطور الطائرات واحتياجات النقل الجوى ، وكان السلطة الوحيدة المسيطرة على جميع أجهزة الطيران المدنى فى مصر ، الى أن انشئت وزارة الطيران المدنى .

وقد صدر القانون رقم ٢٨ لعام ١٩٨١ ليحدد اختصاصات وسلطات هيئة الطيران المدنى ، وتتكون البنية الاساسية للهيئة من :

– أجهزة انشاء وتشغيل المطارات بدقة وأمان وفاعلية .

– أجهزة مراقبة ومتابعة صلاحية وكفاءة أجهزة الاتصالات والأجهزة الملاحية وارسال المعلومات للعمليات والارصاد .

– أجهزة التأكد من كفاءة العاملين فى المطارات ، والطائرات فى الجو والأرض ، ومراقبة صلاحية الطائرات للطيران ، والتأكد من اتباع تعليمات وقواعد سلامة وأمن الطيران .

– جهاز تحقيق وتحليل الحوادث الجسيمة وغيرها ، والوقائع التى يبلغ عنها .

وتقوم الهيئة بمباشرة مهامها لتحقيق أمن وسلامة الطيران المدنى فوق سماء مصر ، وخلال الممرات الجوية المعتمدة ، وكذلك متابعة تحركات الطائرات من مصر الى خارجها ، أى الى مناطق المراقبة الجوية فى الدول المجاورة .

كما تقوم الهيئة بتشغيل المطارات الداخلية الآتية :

القاهرة الجوى – اسوان – الأقصر – أبو سمبل – الوادى الجديد– أسيوط – سانت كاترين – العريش – الجوره – النقب – شرم الشيخ – الغردقة – الاسكندرية – بورسعيد – مرسى مطروح .

وتهدف خطة الهيئة الى مواجهة التصاعد المستمر والنمو المتزايد فى مطالب نقل الركاب والبضائع ، وتوفير الاستعداد والتكامل اللازمين لمقابلة الخدمات المنظمة والفعالة ، التى تسهم فى زيادة الدخل القومى .

وتعمل الهيئة على تحقيق الأهداف الآتية :

– العمل على تحسين ممرات ميناء القاهرة الجوى وممراته الفرعية ، وزيادة عدد مواقف الطائرات ، وتحسين الخدمات الفنية وتعزيزها ، ورفع كفاءة الافراد .

– استكمال مشروعات مطار الاقصر ليكون مطارا تبادليا لميناء القاهرة الجوى ، ومجابهة زيادة الحركة الملحوظة .

– تطوير مطار اسوان ، وخاصة بعد ازدياد الحركة بينه وبين أبو سمبل والسودان .

– تطوير مطار الغردقة بعد أن جذبت المنطقة الزوار والسائحين .

– انشاء مطار العامرية لخدمة الساحل الشمالى .

– الاتجاه الى البدء فى انشاء مطار بديل لميناء القاهرة الجوى .

ومن الواضح ان خطة الهيئة تعطى استكمال وتطوير المطارات القائمة الاهتمام الأول ، وتتضمن الاتجاه الى البدء فى انشاء مطار بديل لميناء القاهرة الجوى ، وانشاء مطار العامرية لخدمة الساحل الشمالى .

على أنه وفقا للرأى الذى اتجهت اليه هذه الدراسة ، فان المطارات الداخلية الحالية تعد كافية ومنتشرة بالأوضاع الصحيحة ، ومن ثم فلا لزوم لانشاء مطارات جديدة ، سواء فى العامرية أو بديل للقاهرة الدولى

ويجب توجيه الجهد والمال الى تحسين وتطوير مطار القاهرة الجوى ومطار النزهة بالاسكندرية .

وعلى الهيئة أن تراعى ما يلى :

– ان استخدام مطارى رأس النقب وشرم الشيخ سوف يكون استخداما ضعيفا ، الى أن يستقر الوضع السياسى فى المنطقة .

– وجوب الاسراع فى تطوير مشروع المراقبة الجوية الذى يهدف الـــى :

× تحقيق سلامة وسيولة الحركة عبر المجال الجوى المصرى .

× رفع كفاءة الخدمات الملاحية وزيادة مداها لتغطى كل الممرات الجوية .

– تغطية المجال الجوى بالرادار ، واستخدام الحاسبات الالكترونية فى جمع المعلومات عن الطائرات العابرة والمستخدمة للمجال الجوى المصرى .

× سرعة تبادل المعلومات عن الحركة الجوية باستخدام الحاسبات الالكترونية .

× رفع كفاءة الاتصالات بين مراكز المراقبة الجوية فى القاهرة ومراكز المراقبة الجوية فى الاقاليم المجاورة .

× دقة ربط الاتصالات بين مطارات الجمهورية : مدنية وعسكرية .

× تامين التزام الطائرات العابرة بالطرق الجوية المحددة ، وتيسير استخدامها لمحطات المساعدات الملاحية الأرضية المنتشرة على الطرق الجوية وهى :

١٣ منارة لاسلكية .

١٦ محطة تردد عال جدا لقياس المدى .

١٣ محطة لقياس المسافة .

وتجدر الاشارة الى أن اللائحة التنفيذية للقانون ٢٨ لعام ١٩٨١ الخاص بتنظيم الطيران المدنى لم تصدر بعد ، وهو أمر يستدعى العمل على سرعة اصدارها ، فضلا عن تنفيذ الاحكام المقيدة للعوائق والمبانى الواردة فى هذا القانون ، اذ لم تخصص بعد إدارة مسئولة تراقب المطارات وما حولها من عوائق .

ويلاحظ انه برغم تعديل الممرات الجوية ، فما زال ينقصها بعض التعديلات ، فضلا عن حاجة الممرات فى المطارات الى العناية بها ونظافتها وصيانتها بصفة دائمة .

ثالثا : مصر للطيران :

مصر للطيران لها وضع مميز بالشرق الأوسط وأفريقيا ، فهى رائدة النقل الجوى فى المنطقة ، وواحدة من الدعائم الأولى للطيران الدولى . وللحفاظ على هذا الوضع وتلك الريادة ، يلزم أن تقوم الشركة بما يلى :

– العمل على رفع الكفاية الانتاجية لطائرات الشركة ، وتقليل الفاقد من ساعات الطيران .

– مداومة دراسة حركة النقل .

ويجب أن تعمل الشركة – متعاونة مع وزارة الطيران وهيئة الطيران المدنى – على أن تكون شركات النقل الجوى بمنأى عن الصراعات والخلافات السياسية الدولية .

وفى مجال تعزيز أسطول الطائرات بالشركة ، ينبغى الاسراع بالوصول الى رأى قاطع بعد اجراء الدراسات اللازمة لتحديد طراز الطائرات الذى يناسب العمل على خطوط الشركة فى ضوء التطورات العالمية السريعة والمتلاحقة فى هذا المجال ، وشراء العدد اللازم من هذه الطائرات فى اطار برنامج زمنى محدد وخطة تمويلية للشراء ، تعتمد على قروض ميسرة تسدد على آجال طويلة وبعد فترة سماح مناسبة . ومما يساعد على انطلاق مصر للطيران ويحقق كفاءة العمل بها ، وضع قانون جديد ولوائح تنفيذية تحكم طبيعة عملها وتكفل دقته .

وبالنسبة لخطوط مصر للطيران عبر الاطلنطى ، يمكن بعد اجراء دراسات الجدوى اللازمة النظر فى مد خطوط لها عبر الاطلنطى ، أو الاكتفاء بالمشاركة فى بعض الخطوط : كخط نيويورك ، وفى كلتا الحالتين يجب عدم التصريح برحلات غير محددة للشركات الأمريكية دون أن يكون للشركة نصيب فيها .

ونهوضا باقتصاديات مصر للطيران ، يمكن النظر فى وضع نظام لادارتها ، تقسم فيه نشاطاتها الى وحدات انتاجية ، وبذلك تكون مؤسسة مصر للطيران هيئة قابضة للأنشطة الاتية :

× النقل الجوى للركاب والبضائع : الخدمات الأرضية – الخدمات الفنية – الاسواق الحرة والفنادق وغيرها .

× خدمات تموين الطائرات وتشمل : امداد طائرات المؤسسة وغيرها من الشركات بجميع ماتحتاج اليه من ماكولات ومشروبات ولوازم وغير ذلك .

× خدمات البضائع وتشمل : شركة لنقل البضائع – قرية البضائع لتصدير واستيراد البضائع بكافة أنواعها ، واستقبال وترحيل طائرات البضائع .

× انشاء وحدة الخدمات الفنية مستقبلا وفصلها عن القطاع الفنى ، وذلك لتنمية هذه الخدمة الهامة .

× العمل على انشاء وحدة مستقلة للخدمات الأرضية لاستقبال وترحيل الطائرات ، لتحل محل الوحدات المكتبية المنتشرة بالمطار ، والتى تسبب ارتباكا كثيرا فى الحركة .

رابعا : هيئة المعهد القومى للتدريب :

أنشئت هذه الهيئة بهدف :

– وضع برامج متطورة ونظم دقيقة للتدريب لرفع المستوى .

– تخرج فنيين وطيارين على درجة جيدة ومستوى رفيع .

– متابعة التدريب المتقدم للمستويات الصحية والعلمية والنفسية والعملية ، اللازم للحصول على اجازة العمل كطيار أو كفنى .

ولم تتضح بعد استراتيجية هذه الهيئة للمستقبل . ويجب لوضع هذه الاستراتيجية أن يكون لدى الهيئة معلومات تفصيلية عن :

– القوة البشرية المتوفرة واللازمة للجهات المختلفة .

– طرق الانتقاء والتأكد من الصلاحية المستقبلية وخاصة للطيارين .

– خطط التدريب النظرى والعملى المطلوبة ومدى ملاءمتها للتطور الواضح فى الطائرات الحديثة .

– اعداد خطة واضحة ومتناسقة مع حاجة السوق .

كما يجب على هذه الهيئة ما يلى :

– استكمال مشروعات مركز التدريب على الطيران المدنى ، وأهمها مواجهة متطلبات نظام التدريب على الأجهزة الحديثة المعقدة فنيا ، ولا سيما ما يخص مشروع تطوير المراقبة الجوية .

– استكمال دراسة مشروع الأكاديمية المصرية للطيران المدنى ، والتخطيط المستقبلى للربط العملى مع نظيرتها بالأردن .

– العمل على ايجاد علاقة مع القوات الجوية لايجاد نظام الاحتياط من الطيارين المدنيين ، لزيادة الكفاءة ورفع المستوى ، ولاستيعاب الزيادة من الطيارين خريجى الطيران المدنى .

خامسا : الهيئة العامة للارصاد الجوية :

تنبع أهداف الهيئة وخططها من متابعتها للتطور العالمى ومتطلباته ، وارتباطها بالمنظمة العالمية للارصاد الجوية ، مما يجعلها دائما تعمل على ألا تتأخر عن الركب العالمى .

وتتخلص استراتيجية هذه الهيئة فيما يلى :

– التوسع فى استخدام النظم الآلية المتكاملة فى الأرصاد الجوية .

– استكمال مقومات شبكات محطات الارصاد وتطوير أجهزتها .

– التوسع فى اجراء البحوث والدراسات الأكاديمية والتطبيقية فى مجالات الارصاد الجوية .

– التوسع فى إعداد المتخصصين وتطوير وسائل التدريب .

– الوفاء بالتزامات مصر الاقليمية والدولية ، اذ ان مصر مركز لانشطة دولية (المركز الاقليمى للارصاد الجوية – المركز الاقليمى للاتصالات – المركز الاقليمى لمعايرة أجهزة الرصد الجوى المركز القومى للتدريب (الارصاد) – المركز الاقليمى للاشعاع – المركز الاقليمى للأوزون) .

– رفع قدرة الاداء والمعلومات للقوات المسلحة .

– نشر الوعى بالأرصاد الجوية وبفائدتها فى ميادين الزراعة والملاحة البحرية والجوية والصيد والمشروعات العمرانية والسياحية والمجتمعات الجديدة والطاقة النووية وغيرها .

ويمكن ان يزاد على هذه الأهداف تشجيع العاملين بالأرصاد ماديا حتى يمكن التحقق من بقاء العنصر الصالح المدرب لتشغيل ورفع اداء المهمات المنتشرة فى الوادى والصحارى .

اتجاهات وآراء

وقد برزت من خلال مناقشات المجلس اتجاهات وآراء ، من أهمها :

– دور النقل الجوى للبضائع سيتزايد – سواء فى التصدير من مصر أو لمصر – ويجب لفت الانظار الى اهمية هذا النوع من النقل .

– وجوب ان يتوازى تطوير الامكانات المادية لصناعة النقل الجوى من مطارات وطائرات واجهزة لاسلكية والكترونية لازمة لضمان سلامة الحركة ، مع الاهتمام الكامل بتجهيز العنصر البشرى المسئول الأول عن تشغيلها ، وادارة وصيانة كل ما يتعلق بهذه الصناعة من معدات .

– موالاة التدريب للفنيين فى مجال النقل بنفس أسلوب تدريب الطيارين ، بما يكفل الحفاظ على المستوى الممتاز للاداء الفنى .

– اتاحة الاحتكاك الدولى للمسئولين عن صناعة النقل الجوى وقادة الاقسام الفنية ، بل والخط الثانى والثالث لهؤلاء القادة ، وذلك بالتدريب العملى فى الشركات الاجنبية والمطارات العالمية وهيئات الطيران الدولية الامر الذى يكفل مسايرتهم للعصر وتعرفهم على كل جديد فى هذه الصناعة ، ويرفع مستوى الاداء لجميع العاملين .

– امكان النظر فى قيام نشاط آخر (قطاع خاص – استثمارى – مشترك) فى مجال الطيران المدنى والنقل الجوى بجانب شركة مصر للطيران ، بما يتيح مجالا للمنافسة التى تؤدى عادة الى تحسين الاداء وخفض الاسعار وتجويد الخدمة ، وذلك تمهيدا لدخول مجال المنافسة العالمية .

– زحف العمران نحو مطار امبابة ، وهو أمر يستدعى ان تتضمن استراتيجية الطيران المدنى حتى عام ٢٠٠٠ انشاء مطار جديد بدلا من مطار امبابة ضمانا لوجود مطار مخصص للتدريب على الطيران الشراعى والطيران العام .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة وما دار حولها من مناقشات ، وتأكيدا لما سبق أن أوصى به المجلس فى دوراته الثانية والثالثة والرابعة فى هذا المجال – يوصى بما يلى :

* دعم اجهزة وزارة الطيران المدنى بالفنيين والمتخصصين من العاملين بالقطاعات المختلفة (شركات طيران / هيئة الطيران المدنى / الأرصاد) ، باستحداث حوافز تشجع هؤلاء الفنيين والمتخصصين على العمل بالوزارة ، اذ ان ما يتاح لهم من مرتبات وحوافز مادية وأدبية خارج الوزارة يحول دون انتقالهم للعمل بها ، مع اعادة تنظيم هذه الوزارة وفقا لأنظمة الادارة الحديثة المتطورة – بما يمكنها من التخطيط السليم والرقابة والمتابعة .

* ضرورة العمل على تطوير اللوائح الخاصة بمنح الاجازات الفنية للعاملين بقطاع الطيران واعتمادها ، وتحديد اختصاصات جميع الأفرع الفنية ، بما يتناسب مع التقدم العالمى فى المعدات والاجهزة الفنية .

* تدعيم جهاز تحقيق وتحليل الحوادث بالافراد ذوى الخبرة والدراية الفنية بمختلف انواع الطائرات العاملة فى مصر وغيرها ما أمكن ، بحيث يسهم هذا الجهاز فى تقليل الحوادث بل ومنعها ، والحرص على أن يكون لهذا الجهاز اتصالات كافية بالنظم المماثلة فى الدول الاخرى ، وبمراكز انتاج الطائرات ، للاستفادة مما يحدث فى باقى الشركات من حوادث بعد تحليلها ، ومن توصيات الجهات المعنية بالطيران فى كل ما يمس أمن وسلامة الطيران .

* اعادة النظر فى تشكيل المجلس الاعلى للطيران المدنى والنقل الجوى من رؤساء مجالس ادارات الهيئات والشركات العاملة فى قطاع الطيران ، ومن ممثلين عن وزارات : التخطيط والمالية والنقل والسياحة والداخلية ، علاوة على اعضاء متفرغين من ذوى الخبرة فى مجال الطيران المدنى ، وتحديد اختصاصاته بما يمكنه من أداء دوره كاملا فى خدمة مختلف الانشطة الفنية للطيران المدنى ، وبما يسمح بالافادة من قراراته .

* اجراء دراسة تكميلية يشترك فيها خبراء الطيران والسياحة والتجمعات السكانية والزراعية حول « مستقبل المطارات فى مصر» يراعى فيها الآتى :

– طرح ومناقشة ما اثير من آراء واتجاهات – سلبا وايجابا – حول انشاء بديل لمطار القاهرة الدولى .

– ما سبق من توصيات للمجلس فى هذا الشأن بدوراته السابقة .

– الحركة المرتقبة وشبكة الخطوط اللازمة لها ، وحجم الاسطول المناسب لهذه الحركة .

– الازدهار السياحى المرتقب بعد تنشيط السياحة عموما ، وتطوير الساحل الشمالى الغربى وسياحة رجال الأعمال على وجه الخصوص .

– فى حالة الموافقة على انشاء مطارات جديدة ، يلزم ان يتماشى التخطيط لهذه المطارات مع مستقبل التجمعات السكانية والتوسعات الزراعية الافقية ، مع ربط ذلك بالاهداف السياحية ، وكلها أمور تتطلب تحديد متى وأين تنشأ هذه المطارات ، مع الحرص على أن يسمح التخطيط لأى مطار ينشأ بالتوسعة والاضافة مستقبلا ، فضلا عن حمايته من الزحف العمرانى الذى يعوق عمليات الطيران .

* سرعة الوصول الى رأى قاطع – بعد اجراء الدراسات اللازمة – لتحديد طراز الطائرات الذى يناسب العمل على خطوط شركة مصر للطيران فى ضوء التطورات العالمية السريعة والمتلاحقة فى هذا المجال ، وشراء العدد اللازم من هذه الطائرات فى اطار برنامج زمنى محدد وخطة تمويلية للشراء ، تعتمد على قروض ميسرة تسدد على آجال طويلة وبعد فترة سماح مناسبة .

* تطوير احصاءات هيئة الطيران المدنى ، والعمل على الاستفادة منها عن طريق مزيد من التحليل لها ، مع التوصية بان تقوم وزارة الطيران المدنى باعداد تقرير سنوى يوضح انشطة النقل الجوى بمصر والتطور الذى يحدث فى : مختلف الشركات الناقلة ، والمطارات والخدمات الفنية ، ومعدلات استغلال الطائرات وبيان الطاقة الانتاجية المتاحة ، ومقارنة كل ذلك بنظيرتها فى الشركات العربية للافادة منها فى الانطلاق الى المزيد من التفوق أو فى العمل على تلافى القصور إن وجـــد .

* عقد المزيد من الاتفاقات الثنائية للنقل الجوى والطيران المدنى بحيث تحفظ مصالح الشركات الوطنية فى الدول المختلفة ، مع الحرص على ان تكون العلاقات مع شركات النقل الجوى بمنأى عن الصراعات والخلافات السياسية الدولية .

* العمل على أن تكون المطارات الاساسية وحدات اقتصادية ، والنظر فى امكان وضع نظام تقسم فيه نشاطات مصر للطيران وهى : النقل الجوى للركاب والبضائع – خدمات تموين الطائرات – خدمات البضائع – الخدمات الفنية – الخدمات الارضية لاستقبال وترحيل الطائرات الى وحدات انتاجية . على أن تكون المؤسسة هيئة قابضة لهذه الوحدات ، وهو أمر سـوف يحسن اقتصاديات مصر للطيران .

* انشاء شركة لنقل البضائع على اسس علمية وسليمة ، حتى يمكن ان تستوعب الجزء الاكبر من صادرات مصر ووارداتها .

* اجراء دراسة جادة وفق أنظمة الادارة الحديثة ، تكفل تخفيض اعداد العاملين بمطار القاهرة من مختلف التخصصات والهيئات وتمنع تكدسهم ، لما فى ذلك من تاثير خطير على أمن الطائرات وسلامتها ، علاوة على سوء المظهر ، وبما لا يخل بالاداء الممتاز لهؤلاء العاملين .

* العمل على تخفيف الطابع والمظهر الرسمى للعاملين من رجال الشرطة بالمطار اثناء تواجدهم به ، اسوة بما يجرى عليه العمل فى كافة مطارات العالم .

* تحديد الأماكن الأثرية التى يمنع الطيران فوقها أو يسمح به وفق ضوابط معينة ، على أن يعلن عن هذه الضوابط وتلك الاماكن عالميا .

* انهاء قيام بعض الشركات فى مطار القاهرة بالخدمات المتعددة ، وقصر هذه الخدمات – كما هو متبع فى جميع مطارات العالم تقريبا – على الشركة الوطنية .

* ربط المطارات ، وخاصة الرئيسية منها ، بطرق مواصلات منتظمة (أتوبيس – مترو – سكة حديد) .

* ان تمتد الخطوط الجوية الوطنية بعد تعزيز المنطقة العربية ، طوليا وعرضيا فى افريقيا ، وان تنسق فى هذا المجال مع الخطوط السودانية فى اطار التكامل ، بعد اجراء الدراســات الاقتصادية اللازمــة .

* العمل على رفع مستوى النقل الجوى والطيران المدنى عموما وشركة مصر للطيران خصوصا ، بما يتيح امكان التنافس عالميا فى هذا المجال . ويمكن ان يتم ذلك عن طريق :

– تعديل قانون مصر للطيران على غرار شركات الطيران العالمية ، بما يحكم طبيعة العمل بها ويكفل دقته ويرفع مستوى اداء الطائرة والمعدة والفرد فيها .

– تضييق الفروق ماليا بين العاملين بمختلف الهيئات العاملة فى هذا القطاع .

مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى

القاهرة الكبرى وقطاعاتها :

تبلغ مساحة مدينة القاهرة حوالى ٢٦٥ كيلو متر مربع ، وما يقرب من ٧٥٪ من الطرق والشوارع بها انشىء منذ اكثر من ٥٠ عاما ، واغلب هذه الطرق لا تتوافر بها المواصفات والاشتراطات المناسبة لحركة المرور الحالية ، وبالتالى أصبحت هذه الطرق والشوارع غير قادرة على استيعاب حركة المرور الضخمة التى تجرى فوقها فى الوقت الحاضر فيما عدا نسبة لا تتعدى ١٢ ٪ منها .

وقد أصبحت القاهرة تنوء بحملها ، فهى - علاوة على انها عاصمة الدولة – لا تقصر خدماتها على سكانها الأصليين ، بل تقدم الخدمات الى الوافدين اليها والمترددين عليها وهم كثيرون ، حيث تضم المراكز الادارية والحكومية الرئيسية بجانب عديد من المراكز التجارية والفنية على مستوى الدولة ، مضافا الى ذلك كله وضعها المتميز على كل من : المستوى العربى والافريقى والدولى .

وقد امتد اقليم القاهرة الكبرى شمالا وجنوبا وشرقا وغربا ، وزادت نسبة التوسع العشوائى به على حساب الاراضــى الزراعية التى بلغت أكثر من ثلث المناطق التى تم فيها التوســع ، كما جاوزت الكثافة السكانية ببعض مناطقه ثلاثة امثال الحد المعقول ، مما كان له اثره الكبير على كافة الخدمات والمرافق بالاقليم .

وقد أدى قصور التخطيط الى ظهور مشكلة صعوبة ايجاد الاماكن الملائمة لانتظار السيارات بشكل حاد ، بسبب عدم توافر مساحات واماكن الانتظار الكافية ، الامر الذى دفع نسبة كبيرة من قائدى السيارات الى مخالفة تعليمات الانتظار فى بعض المحاور ، وهو امر تصل فيه نسبة الاماكن المقتطعة عمليا للانتظار الى ٤٠ ٪ من مساحة الطريق ، مما يؤثر تأثيرا حادا على انسياب المرور ويؤدى الى استنزاف قدر كبير من جهد رجال المرور .

ويمكن تقسيم الكتلة العمرانية داخل القاهرة الكبرى الى خمسة قطاعات ، هى :

القطاع الاول : ويشمل منطقتى قلب المدينة والمنطقة الوسطى المحيطة بهذا القلب .

وتتضمن منطقة قلب المدينة – بجانب المثلث الذى يضم ميادين التحرير ورمسيس والعتبة – حى جاردن سيتى بأكمله وشارع المنيرة واجزاء كبيرة من أحياء عابدين وبولاق .

وقد شهدت هذه المنطقة زيادة فى النشاط التجارى والفندقى والمصالح العامة ، مما أدى الى تميزها بأنها منطقة جذب لحركة المرور ، فضلا عن اختراق وسائل النقل العام لها ، مع افتقادها الى مواقف الانتظار ، علاوة على التخطيط القديم للطرق بها .

أما المنطقة الوسطى المحيطة بقلب العاصمة فتشمل : بولاق – الجمالية – وجزءا من مصــر القديمة – وجزءا مــن كل من شبرا والعباسية ، وتتميز هذه المنطقة بصفة عامة بالنشاط الحرفى التقليدى ، كما ظهرت بها بعض الابراج العالية بسبب ضغط قلب المدينة عليها ، وهو أمر نتج عنه زيادة فى تولد حركة المرور وزيادة فى حجمه ، مع عدم استيعاب الطرق لها ، الامر الذى أدى الى اختناق المرور وبطء الحركة .

القطاع الثانى : وهو القطاع الشمالى ، ويشمل منطقتين :

المنطقة الاولى : وتضم : شبرا – الشرابية – روض الفرج – الساحل . وبها كثافة سكانية عالية وتتنوع استعمالات الاراضى بين مساكن ومصانع ، الامر الذى يؤدى الى وجود احجام مرور كبيرة فى هذه المنطقة لا تتناسب مع ما بها من طرق .

المنطقة الثانية : تضم شبرا الخيمة ، وهى منطقة منفصلة عن التجمع السكانى بترعة الاسماعيلية ، وتتميز بالنشاط الصناعى والنمو العشوائى السريع ، كما تعتبر مدخلا من أهم مداخل القاهرة الكبرى ، وتبدأ عندها الطرق الاقليمية للوجه البحرى . ونظرا لعدم استيعاب الطرق الحالية بها لاجسام الحركة المتولدة ، فقد اتجهت الى طريق القاهرة الاسكندرية الزراعى – المصمم كطريق سريع – فحولته الى طريق داخلى .

القطاع الثالث : وهو القطاع الشمالى الشرقى ، ويشمل ثلاث مناطـــــق :

المنطقة الاولى : مصر الجديدة ومدينة نصر ، وهى منطقة ذات نسيج عمرانى صحيح وتحت سيطرة بنائية ، ويغلب عليها الطابع السكنى ، وبها طرق تخدم حجم المرور المتولد عنها .

المنطقة الثانية : حدائق القبة والزيتون ، وهى بصفة عامة منطقة سكنية وبها كثافة لا تكاد الطرق بها تخدم حركة المرور المتولدة عنها وعن باقى الانشطة الخاصة بالخدمات .

المنطقة الثالثة : المطرية ، وقد شهدت فى السنوات الاخيرة نموا سريعا ، ضم فى الاغلب الاعم تجمعا عشوائيا لذوى الدخل المحدود فى أراض زراعية .

وتفتقر المنطقتان – الثانية والثالثة – الى الطرق ذات التخطيط الهندسى المناسب ، الامر الذى لا يمكن معه احتساب الطرق بهما على المستوى المناسب لاداء الخدمة للسيارات العابرة من شرق القاهرة وطريق الاسماعيلية والسويس الصحراوى الى الجزء الشمالى الغربى للاقليم ، خاصة وانها تمر بمناطق سكانية عالية الكثافة مثل : منطقة المطرية ، او بمناطق صناعية (بسكو مصر – الألبان – الأدوية – النقل القبلى – الطرق والكبارى) .

القطاع الرابع : وهو القطاع الجنوبى ، ويشمل مناطق : المعادى وحلوان والمقطم ، ويعود النمو السريع بهذه المناطق اساسا – وخاصة بمنطقة حلوان – الى التركيز الصناعى . ولا يخترق هذه المناطق سوى طريق الكورنيش وبعض الطرق الفرعية التى أصبحت عاجزة عن القيام بخدمة هذه المناطق ، مما دفع الى تنفيذ طريق اوتوستراد مصر الجديدة – حلوان .

القطاع الخامس : وهو القطاع الجنوبى الغربى ، ويشمل منطقتين :

المنطقة الاولى : الدقى والاوقاف وامبابة ، وهى منطقة تتميز بالكثافة السكانية . وقد ظهر بها اخيرا – وبشكل واضح – النشاط الادارى والتجارى .

المنطقة الثانية : وتتميز بالتوسع السكانى على الاطراف ، ويغلب على هذه المنطقة النمو العشوائى مع تداخل الانشطة الصناعية والتجارية والسكنية .

وليس بهذا القطاع طريق سريع بالمعنى المفهوم . فطريق الفيوم الصحراوى وطريق الواحات الصحراوى ، يصبان فى شارع الأهرام وطريق الملك فيصل ، وهما محوران داخليان لا يكادان يتحملان الضغط المتولد من هذه الروافد ، كما أن الطريق القادم من الوجه القبلى – والذى يصب فى جنوبى الجيزة – يعتبر عبئا كبيرا على حركة المرور الداخلية بهذا القطاع .

تطور عدد السيارات بالقاهرة الكبرى :

شهد اقليم القاهرة الكبرى زيادة ضخمة فى اعداد السيارات الخاصة والاجرة فى خلال السنوات العشر الاخيرة (٧٣ / ١٩٨٣) ، فقد كان عدد السيارات الخاصة عام ١٩٧٣ حوالى ٨٧,٣٨٠ سيارة وسيارات الاجرة ١٧,٦٠٠ سيارة ، باجمالى ١٠٤,٩٨٠ سيارة ،

بمتوسط ١٥,٨ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان وقتئذ ٦,٦٥ مليون) ، بينما بلغ عدد السيارات الخاصة عام ١٩٨٣ حوالى ٣٥٠,٥٢٠ سيارة ، وسيارات الاجرة ٥١,٥١٠ سيارة ، باجمالى ٤٠٢,٥٣٠ سيارة بمتوسط ٤٢,٨ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان حوالى ٩ مليون) .

وعلى ضوء هذا فمن المقدر أن يزيد عدد السيارات الخاصة والاجرة عام ١٩٨٧ على ٧٠٣٠٠٠ سيارة ، بمتوسط ٦٦,٢ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان المقدر وقتئذ ١٠,٦١ مليون) ، كما أنه من المقدر ان يتراوح عدد السيارات الخاصة والاجره عام ٢٠٠٠ بين ١,٣٠٠,٠٠٠ سيارة ، ١,٨٣٠,٠٠٠ سيارة ، بمتوسط يتراوح بين ٧٩,١ سيارة و١٠٧,٦ سيارة لكل الف نسمة (عدد السكان المقدر وقتئذ يتراوح بين ١٦,٤٣ مليون ، و١٧ مليون) .

النقل العام بالقاهرة الكبرى :

يقوم على خدمة النقل العام باقليم القاهرة الكبرى ، كل من هيئة النقل العام بالقاهرة وشركة اتوبيس القاهرة الكبرى وشركة مترو مصر الجديدة وخطوط ضواحى السكك الحديدية (كوبرى الليمون - المرج) (حلوان - باب اللوق) . ويقوم بالعبء الاكبر من هذه الخدمة هيئة النقل العام بالقاهرة التى نقلت عام ١٩٨٣ حوالى ٣,٣١ مليون راكب يوميا ، بينما لم يتعد نصيب شركة اتوبيس القاهرة الكبرى ٢١٠٠٠٠ راكب ومترو مصر الجديدة ٢٥٠٠٠٠ راكب ، والسكك الحديدية ٣٨٠٠٠٠ راكب يوميا ، أى ان هيئة النقل العام بالقاهرة وشركة اتوبيس القاهرة الكبرى يضطلعان بنسبة ٨٥ ٪ من هذه الخدمة ، بينما تقوم شركة مصر الجديدة بنسبة ٦ ٪ ، وخطوط ضواحى السكك الحديدية بنسبة ٩ ٪ من هذه الخدمة .

وقد كان متوسط عدد السيارات العاملة يوميا عام ١٩٧٣ نحو ١٤٤٣ سيارة ، ولم تزد خلال السنوات العشر من ٧٣ حتى ٨٣ على ١٨٥٠ سيارة بنسبة زيادة قدرها ٢٨ ٪ فقط ، برغم زيادة عدد السكان خلال تلك الفترة بنسبة ٣٥ ٪ ، وزيادة عدد الرحلات للفرد خلال هذه الفترة .

وقد بلغ عدد الرحلات اليومية باقليم القاهرة الكبرى عام ١٩٧٣ بجميع وسائل النقل حوالى ٥,١٥ مليون رحلة ، منها حوالى ٤,١٨ مليون بوسائل النقل العام بنسبة ٨١,٢ ٪ ، بينما بلغ عدد الرحلات اليومية عام ١٩٨٣ بجميع وسائل النقل حوالى ٧,٥ مليون رحلة ، لم يتم منها بوسائل النقل العام الا حوالى ٤,٧ مليون رحلة ، بنسبة ٦٢,٦ ٪ ، وهو امر يشير الى طغيان وسيلتى السيارة الخاصة - بصفة اساسية - والسيارة الاجرة خلال هذه الفترة .

وعلى ضوء ما تقدم ، أصبحت مشكلات النقل والمرور من السمات الرئيسية لمدينة القاهرة عند مقارنتها بعواصم العالم الاخرى المماثلة فى الحجم والظروف الاقتصادية والاجتماعية ، واصبح الانتقال من مكان الى آخر من المشكلات اليومية التى يعانى منها المواطن ، سواء اكان مالكا للسيارة الخاصة أو مستخدما لوسائل النقل العام او باحثا عن سيارة اجرة او حتى سائرا على قدميه .

ومشكلات نقل الركاب فى داخل المدينة لها تاثيرها المباشر على حياة الفرد اليومية ، وعلى الحركة التجارية داخل وخارج المدينة ، وعلى تطويرها الاقتصادى والعمرانى ، وعلى مستقبل مدينة القاهرة بصفة عامة .

وبرغم العديد من مشروعات البنية الاساسية التى نفذت لخدمة قطاع النقل والمرور فى اقليم القاهرة الكبرى فى خلال السنوات العشر الماضية ، بجانب العديد من الكبارى العلوية التى نفذت او يجرى تنفيذها او خطط لها - فان المشكلة تتفاوت حدتها من موقع الى آخر ، غير أنها بصفة عامة مازالت قائمة ، سواء اكانت فى الانتقال ام فى الانتظار .

ولقد تفاقمت مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى بسبب تراكمات سنوات طويلة ماضية ساد فيها عدم التقدير السليم للوضع مستقبلا ، فقد قامت الدولة باجراء العديد من الدراسات الخاصة بالنقل والمرور فيها ، ووضعت لذلك خططا وسياسات لم ير اغلبها النور ، بل تم فى

كثير من الاحيان تجاهلها وتنفيذ مشروعات لا تتمشى معها .

الدراسات السابقة عن النقل والمرور بالقاهرة الكبرى :

من اهم الدراسات التى قامت الدولة بالتعاقد مع بيوت خبرة اجنبية لاجرائها بالتعاون مع أجهزة الدولة المتخصصة فى مجال النقل والمرور بالقاهرة الكبرى ، ما يلى :

× دراسة النقل داخل القاهرة الكبرى :

قام بها بيت خبرة فرنسى (سوفريتو) فى الفترة ما بين عامى : ١٩٧٠ و ١٩٧٣ بالتعاون مع وزارة النقل .

× الدراسة التحضيرية للنقل الحضرى بالقاهرة الكبرى لاعداد مشروع يتم تمويله من البنك الدولى ، استغرقت الفترة ما بين يونيو ١٩٧٩ وحتى يوليو ١٩٨٠ ، وقام بها بيت الخبرة البريطانى (جيمسن مكاى) بالتعاون مع هيئة تخطيط مشروعات النقل .

× دراسة الامتداد العمرانى مستقبلا للقاهرة الكبرى حتى سنة ٢٠٠٠ والتى قام بها بيت خبرة فرنسى بالاشتراك مع هيئة تخطيط باريس ، وذلك بالتعاون مع وزارة التعمير المصرية ممثلة فى هيئة التخطيط العمرانى . وقد انتهت مرحلتاها الاولى والثانية عام ١٩٨٣ .

بجانب ما قامت به المراكز العلمية والجامعات المصرية – من خلال برنامج الترابط بين الجامعات المصرية والجامعات الخارجية – من أبحاث علمية فى هذا الصدد .

× دراسات تنفيذية تقوم بها حاليا محافظة القاهرة لتنفيذ بعض التوصيات التى تضمنتها دراسة بيت الخبرة البريطانى (جيمسن مكاى) .

كما تمت مناقشة المشكلة فى كثير من الندوات العلمية ، التى كان من اهمها تلك الندوة التى عقدتها اكاديمية البحث العلمى فى عام ١٩٧٥ فى المركز القومى للبحوث .

أسس وأسباب مشكلات النقل والمرور الحالية :

برغم الدراسات التى تمت ، لم توضع نتائج هذه الدراسات وتوصياتها موضع التنفيذ ، الأمر الذى أدى الى تفاقم مشكلات النقل والمرور بالقاهرة ، واصبح الواقع الفعلى للنقل والمرور بالقاهرة الكبرى على النحو التالى :

– عدد سكان القاهرة الكبرى يزداد بمعدلات كبيرة ، منها ٢,٥ ٪ سنويا بسبب الزيادة الطبيعية ، علاوة على ما يقرب من ٢٠٠ الف آخرين بسبب الهجرة من الريف ، وبذلك اصبح التعداد حاليا ١٠,٥ مليون نسمة ، فى وقت لم تواكب فيه اعداد السيارات العاملة بها هذا التزايد .

– زادت ملكية السيارة فى القاهرة الكبرى فى السنوات القليلة الماضية حتى قاربت حوالى ٤٣ ٪ عام ١٩٨٣ ، بمعدل ١٧ ٪ سنويا ، كما أن سيارات النقل تزداد بنسبة ٢٠ ٪ . وتشير احصاءات عام ١٩٨٣ الى أن القاهرة الكبرى تحوى ٣٥٠ الف سيارة خاصة ، و٥١,٥ الف تاكسى ، و٣٣٠٠ اتوبيس نقل عام ، و١١ الف اتوبيس خاص ، و٨٢ الف سيارة نقل .

ولقد تمثلت هذه الزيادات فى : زيادة طول ساعات الذروة ، وازدياد طول التراكمات للسيارات عند مواقع الاختناقات ، وتعدد مواقع هذه الاختناقات على المحاور والميادين المختلفة – الامر الذى نجم عنه زيادة مدد الرحلات .

ولقد زاد العبء على بعض المحاور فى القاهرة الكبرى بحيث أصبحت احجام الحركة عليها تفوق قدرات هذه المحاور ، خصوصا فى منطقة وسط المدينة . ويزداد هذا العبء أيضا بسبب تنفيذ المشروعات الخاصة بالبنية الاساسية من مياه او صرف صحى او كهرباء او تليفونات او مترو الانفاق او الكبارى والممرات السفلية .

ولإيجاد حلول للمشكلة ، لابد من التعرف على اسبابها الحقيقية حتى تأتى هذه الحلول علاجا جذريا لها ، وتنقسم أسباب هذه المشكلة إلى ما يلى :

١) اسباب تخطيطية ، وتتمثل فيما يلى :

– قصور شبكة الطرق عن استيعاب حركة النقل عليها ، فقد اتضح:

- ان وصلات الطرق التى تمر عليها احجام مرور اكبر من طاقتها كانت تمثل عام ١٩٨١ حوالى ٤٢,٧٦ ٪ من مجموع وصلات الطرق ، زادت الى ٤٨,٤٥ ٪ عام ١٩٨٣ ، ومن المنتظر أن تزيد عام ١٩٨٧ الى حوالى ٥٢,٢١ ٪ .

- نتيجة للاختناقات بهذه المحاور ، فان ساعات تشغيل السيارات الخاصة والتاكسيات زادت من حوالى ٧٠٠٠٠ ساعة عام ١٩٨١ الى حوالى ٨٥٥٠٠ ساعة عام ١٩٨٣ ، ويتوقع أن تزيد الى حوالى ١٠٠,٠٠٠ ساعة عام ١٩٨٧ فى ساعة الذروة الصباحية فقط ، أى بزيادة ٢٣ ٪ عام ١٩٨٣، وبتقدير زيادة ٤٢ ٪ عام ١٩٨٧ ، يتبين بوضوح أن انسياب المرور بمنطقة وسط المدينة الموسع يسير من سيىء الى أسوأ .

ويقدر الفاقد فى تكلفة التشغيل لهذه السيارات بحوالى ١٥ مليون جنيه عام ١٩٨٣ ، وبأكثر من ٢٠ مليون جنيه عام ١٩٨٧ ، دون احتساب للخسارة الناتجة من تأخر الركاب فى الوصول الى غاياتهم . وقد حسبت تكلفة تباطؤ المركبة على أساس زيادة استهلاك السيارة لسيرها بسرعة اقل من المعدل ، سواء بالنسبة للعمر الافتراضى او تكلفة الوقود والصيانة والاصلاح وقطع الغيار .

- عدم كفاية ساحات واماكن الانتظار : ادى عدم توافر مساحات واماكن الانتظار ، وخاصة بمنطقة وسط المدينة الى ان اصبح جانبا الطريق هما فى الغالب الاماكن المتاحة للانتظار ، مما أدى الى تقلص سعة الطريق بدرجة كبيرة ، وأثر تأثيرا كبيرا على سيولة الحركة وانسياب المرور .

- المرور العابر : تتميز حركة المرور باقليم القاهرة الكبرى بعاملين اساسيين :

اولهما : التحرك داخل اقليم القاهرة الكبرى باعتبارة كتلة عمرانية واحدة متصلة .

ثانيهما : الخاص بحركة المرور العابر من باقى الاقاليم .

ويتضح مقدار تأثير هذا المرور العابر على حركة النقل وانسياب المرور داخل الاقليم عند الاشارة الى التعداد الذى اجرى عام ١٩٨٤ فى هذا الخصوص ، والذى تبين منه ان عدد السيارات الداخلة والعابرة لفترة ساعتين اثنتين (من الساعة السابعة والنصف صباحا حتى التاسعة والنصف صباحا) على مختلف الروافد كان كالآتى :

× طريق مصر اسكندرية الزراعى : ٢٠٠٠ سيارة منها ، ٥٤٠ سيارة الى الخارج بنسبة ٢٧ ٪ .

× طريق الاسماعيلية الصحراوى : ١٢٠٣ سيارة ، منها ١٨٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٥ ٪ .

× طريق السويس الصحراوى : ١٠٠٥ سيارة ، منها ١٢٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٢ ٪ .

× مدخل التبين حلوان : ٦٠٣ سيارة ، منها ٩٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٥ ٪ .

× مدخل الوجه القبلى : ١٦٠٤ سيارة ، منها ٤٩٠ سيارة الى الخارج بنسبة ٣١ ٪ .

× طريق الفيوم : ٩٠٦ سيارة ، منها ١٣٠ سيارة الى الخارج بنسبة ١٥ ٪ .

× طريق اسكندرية الصحراوى : ١٦٠٠ سيارة ، منها ٤٠٠ سيارة الى الخارج بنسبة ٢٥ ٪ .

مما يشير الى ان عدد جملة السيارات من هذه المداخل خلال هاتين الساعتين حوالى ٨٩٢١ سيارة ، منها ١٩٥٠ سيارة عابرة بنسبة متوسطة ٢٢ ٪ .

- عدم قيام أجهزة النقل العام الحكومية بخدمة النقل العام المتميز :

ان عدم قيام جهاز منظم منضبط بالنقل العام المتميز (نقل بالميكروباص - نقل بالمينى باص - نقل بالاتوبيس الممتاز المريح) يجعل مثل هذا النقل نقلا عشوائيا لا يؤدى الخدمة الكاملة المتكاملة المتناسقة المطلوبة ، وبالتالى لا يسهم هذا النوع من النقل فى حل المشكلة .

- تمركز الانشطة الرئيسية وسط المدينة : ادى عدم انشاء مراكز تجارية فرعية مناظرة للمركز التجارى وسط المدينة وفى مستواه فى مختلف الاحياء السكنية - الى جانب تمركز الوزارات والمؤسسات الحكومية وعيادات كبار الاطباء والمهندسين والمحامين وغيرهم داخل منطقة وسط المدينة - الى احداث قوة ضاغطة مستمرة على منطقة وسط المدينة وشبكة الطرق الداخلة اليها والخارجة منها .

٢) أسباب اقتصادية ، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلى :

- الهجرة إلى القاهرة : أدى قيام عدد كبير من الأنشطة الصناعية والتجارية بالقاهرة الى جعلها منطقة جذب لكل باحث من باقى الاقاليم عن عمل متميز ، وازدادت الهجرة اليها عاما بعد عام ، مما أضاف الى مشكلات سكانها الاصليين مشكلات هؤلاء الوافدين .

- الملكية المتزايدة للسيارة الخاصة : لوحظ فى السنوات الاخيرة التزايد المستمر المطرد لتملك شرائح مختلفة من المواطنين للسيارات الخاصة وخصوصا فى مدينة القاهرة ، مما لا يتناسب مع السعة المتاحة لكل من الطرق والشوارع ومواقف الانتظار والجراجات ، الامر الذى ادى الى الاسهام فى تفاقم مشكلة النقل والمرور فى القاهرة الكبرى .

- التوسع فى البناء العشوائى : ادت زيادة الدخل وازمة الاسكان وتزايد الهجرة ، الى وجود عدد من المجتمعات والتجمعات العشوائية غير المخططة او المنظمة التى القت بواقعها وبعبء مشكلاتها على كافة المرافق ، بما فى ذلك النقل والمرور .

- ندرة الجراجات الخاصة : ساهمت الظروف الاقتصادية فى الاتجاه الى عدم استغلال الجراجات الخاصة او العامة فى الغرض الذى انشئت من اجله ، ولذا لم تجد السيارات مأوى لها إلا الشوارع التى اصبحت تكتظ بها .

- اشغالات الطريق : بجانب اعمال الحفر للمرافق ، فان المشروعات الكثيرة التى تقام حاليا ينتج عنها بشكل او بآخر اشغال لجزء من الطريق ، سواء بالنسبة لمواد او معدات او مخلفات المشروعات ، وذلك علاوة على الاكشاك التى يتم اقامتها على الارصفة والاشغالات بواسطة ورش السيارات على اختلاف أنشطتها وعربات الباعة الجائلين وغيرهم ، وكلها أمور تؤثر على حركة النقل وسيولة المرور .

٣) أسباب فنية ، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلى :

- سوء حالة النقل العام : وذلك لأسباب عديدة من أهمها انخفاض سرعة سيارات النقل العام نظرا لكثافة المرور وعدم انسيابه ، مما يقلل من جدوى اضافة اية سيارات للتعزيز ، الأمر الذى ادى إلى أن تحمل كل سيارة اكثر من طاقتها وخاصة فى ساعات الذروة ، كما ادى هذا بدوره الى زيادة مستخدمى السيارات الخاصة والتاكسى .

- سوء حالة الطرق : فليست كل الطرق صالحة هندسيا للمرور السهل الآمن ، اذ ان بعضها غير ممهد تمهيدا كاملا ، مما يؤثر على حركة النقل والمرور . وقد سبقت الاشارة الى أن نسبة الشوارع الصالحة لتسيير مركبات النقل العام لا تتعدى ١٢ ٪ من جملة الشوارع بالاقليم .

- سوء حالة بعض السيارات : فليست كل السيارات - التى يجرى فحصها كل ثلاث سنوات - صالحة للسير الآمن على الطريق ، مما يؤدى الى توقف بعضها او تعطله فى نهر الشارع ، وبالتالى يتسبب فى تعطل الحركة والمرور .

٤) أسباب اجتماعية ، وتتمثل فيما يلى :

- النقل البطىء : تستخدم عربات النقل البطىء أساسا فى نقل السلع الغذائية والتموينية ونقل مخلفات الهدم ومواد البناء ، وكذلك نقل القمامة من المنازل .

ورغم إن المرخص منها لا يتجاوز ٨٠٠٠ عربة ، الا أن بعض الدراسات تقدرها بحوالى ٢٥٠٠٠ عربة واكثر .

وبرغم ما صدر بشأنها من قرارات تنظيمية خاصة بمواعيد عملها ومساراتها فان مشكلتها مازالت قائمة ، وقد تعثر حتى الآن حلها حلا جذريا لما لها من آثار اجتماعية ، وبقيت بالتالى كاحد العوامل التى تؤثر

على حركة المرور وانسيابه .

– العمل ستة ايام اسبوعيا : فهو أمر يؤدى الى ازدياد الضغوط على استخدام وسائل النقل ، والى طول ساعات العمل للاتوبيسات ونقص فترات الصيانة والاصلاح ، الامر الذى يقلل من عمر السيارة ، ويزيد الحاجة الى استثمارات احلال على فترات قصيرة .

– اقامة سرادقات العزاء ومواكب الافراح : تؤثر اقامة السرادقات للتعزية فى الشوارع والمشاركة بطريقة غير مقبولة فى مواكب الافراح ، بدرجات متفاوتة على حركة المرور وانسيابه .

٥) اسباب سلوكية ، وهذه الأسباب هى :

– سلوك قائدى السيارات : اثبتت الدراسات الاحصائية للمخالفات التى حررت ضد السيارات فى خلال شهر ديسمبر ١٩٨٢ فقط ، بأن جملتها ١٧٥٣٥١ مخالفة .

ولما كانت جملة السيارات المرخصة فى نهاية ذلك العام حوالى ٣٥٠٠٠٠ سيارة ، فان ذلك يعنى ، بانه قد حررت مخالفة واحدة لكل سيارتين فى شهر واحد ، وهى نسبة عالية تعكس عدم الالتزام بقوانين وقواعد المرور والسير فى الطريق .

ونظرا الى أن اكثر من نصف مجموع المخالفات (٨٩٣٤٩) ، يرجع سببه الى كسر الاشارات الضوئية – والذى يعتبر من أخطر المخالفات – فان ذلك يظهر بوضوح مدى استهتار المخالفين .

– سلوك المشاة : لا يلتزم كثير من المشاة بالسير على الرصيف او بعبور الطريق فى الاماكن المحددة لذلك ، وهو امر يعوق حركة المرور بشكل أو بآخر .

التوصيات

انتهت مناقشة المجلس حول هذه المشكلة – بعد دراسة أسسها وأسبابها دراسة مستفيضة – الى ابراز مجموعة من الاعتبارات والاتجاهات الهامة تخلص فيما يلى :

× ان تخطيط النقل يؤدى دورا أساسيا فى وضع البرامج المستقبلية لخطط الاستثمارات وتحديد أولويات المشروعات المختلفة وأولويات التنفيذ للوصول الى أفضل خدمة نقل ، مع التركيز على محاولة تحسين بعض المواقع الحرجة فى شبكة الطرق واعطاء الافضلية للنقل العام وتحسين أعمال الصيانة للوصول الى أفضل الحلول بأقل التكاليف من خلال سياسات عامة تضعها جهة مركزية لتخطيط النقل والمرور بالقاهرة على ضوء الامكانات المتاحة ، ويتم ترجمتها الى خطط سنوية .

× ان شبكة النقل الحالية بالقاهرة الكبرى لم تخطط أساسا لخدمة أحد عشر مليونا من السكان ، كما أن زيادة كفاءة الشوارع تعترضها صعوبات جمة لعدم توافر المساحات اللازمة ، سواء للتوسع او للانشاء الجديد لهذه الشوارع .

× تخطيط الشوارع بالنظام الاشعاعى – الذى تم منذ البداية للقاهرة – يجعل هذه الشوارع تمر بوسط المدينة ، مما أدى الى زيادة ازدحام الحركة فى هذه الشوارع نتيجة لعدم وجود غيرها لمرور وسائل النقل ، والى زيادة انتقالات الركاب عند النهايات لخطوط أخرى لاستكمال رحلاتهم .

× غياب ادارات التخطيط المسئولة عن وضع السياسات والمتابعة فى جهات التنفيذ ، من الامور التى ساعدت كثيرا على عدم الأخذ بما تم من توصيات فى مختلف الدراسات السابقة .

× ان وسائل النقل الخاصة بالجهات الحكومية والقطاع العام – وهى اكثر من ضعف طاقة النقل – تعتبر شبه معطلة ، وتشغل حيزا كبيرا من أماكن الانتظار ، وتتسبب فى اختناقات المرور .

× ان نسبة مشغولية السيارة الخاصة (يوجد بالقاهرة الكبرى ٢٥٠٥١٨ سيارة خاصة) هى ١,٤ فرد للسيارة ، فى حين أن مشغوليتها للطريق تساوى ثلث مشغولية سيارة الاتوبيس التى تحمل حوالى ١٠٠ راكب فى المتوسط .

× اهمية الربط بين تخطيط النقل العام واستخدام الاراضى حتى لا يقام المزيد من العمارات الشاهقة والادارات الحكومية والبنوك والشركات

فى وسط المدينة ، دون ان يرتبط ذلك بسياسات النقل والمرور أو ايجاد اماكن لايواء السيارات .

× ضرورة التركيز على استخدام وسائل النقل العام والارتفاع بمستوى خدماتها بما يؤدى الى تزايد سرعتها وعدم توقفها لإتاحة المجال لتسيير السيارات الخاصة وبالتالى التزايد المستمر لعدد أدوارها المقطوعة ، والى الارتفاع بنسبة عدد المقاعد التى تبلغ ١٣ مقعدا لكل الف وهى نسبة منخفضة بدرجة ملفتة للنظر اذا قورنت بنظيرتها فى الدول المتقدمة ، بل وفى كثير من الدول النامية .

وعلى ضوء ما سبق يوصى بما يلى :

أولا : فى مجال السياسات الفنية :

* انشاء ادارة مركزية تكون هى الوحيدة المسئولة عن التخطيط فى مجال النقل والمرور بإقليم القاهرة الكبرى ، تضم مجموعة من الخبراء المتخصصين لوضع الخطط فى هذا المجال ، على أن تكون هذه الخطط محددة وملزمة للجهات المختصة ، وان يشتمل أسلوب التنفيذ على أولويات مدروسة لكى تحقق هذه الخطط اهدافها المنشودة ، وحتى لا يؤثر تنفيذ أى مشروع على النتائج المطلوب تحقيقها ، او يؤدى الى تفاقم المشكلة او ظهورها فى موضع آخر .

* تفتيت تركيز الخدمات فى وسط المدينة من خلال الخطوات الآتية :

– قيام المحافظات الثلاث (القاهرة – الجيزة – القليوبية) بعدم التصريح بانشاء أى مبان او انشاءات ادارية او فنادق فى وسط المدينة ، والحرص على عدم اعطاء استثناءات لذلك مهما كانت المبررات ، وعدم التوسع فى انشاء المبانى السكنية بمناطق الازدحام الحالية او فى تلك التى فى طريقها للازدحام .

• الزام المنشآت الجديدة بعمل جراجات تواكب احتياجات هذه المنشآت الفعلية وذلك تنفيذا لاحكام قانون الاسكان ، وعدم اعطاء رخصة بالبناء الا بتوفير هذا الشرط ، مع عدم السماح نهائيا بتحويل أى جراج الى أى استخدام آخر .

– تفتيت تكتل النشاطات فى وسط المدينة بانشاء مراكز نشاطات متعددة فى مناطق بعيدة عن وسط المدينة كالجيزة والدقى والمعادى ومدينة نصر ومصر الجديدة وشبرا الخيمة ، بدون التعدى على الاراضى الزراعية .

– وضع خطة تنفيذية لانشاء وتشجيع اقامة الجراجات متعددة الطوابق واختيار أنسب المواقع لاقامتها .

– دراسة انشاء جراجات تحت الحدائق والميادين العامة بدلا من انشائها فوق الارض ، أسوة بالمتبع فى كثير من الدول بالخارج .

* اعطاء الاولوية لوسائل النقل العام للحد من حركة السيارات الخاصة ، وذلك باتباع ما يلى :

– زيادة سيارات الاتوبيس العامة بنسبة ٢٠ ٪ سنويا لامتصاص الازدحام الحالى ، فضلا عن الزيادة المطردة المتوقعة ، على ان تتواكب وتتوازى مع استخدام السيارات الخاصة .

– اعطاء الاولوية فى الاستثمارات لوسائل النقل العام فى مشروعات البنية الاساسية ، على ان تجرى دراسة فنية لتحديد أنسب حجم لسيارة الاتوبيس التى يمكن استخدامها بكفاءة للنقل داخل القاهرة الكبرى .

– تنظيم وتقنين استخدام سيارات الميكروباص او النقل بالنفر ، التى انتشرت دون تنظيم ودون رقابة او متابعة .

– وضع ضوابط تحد من حركة السيارات ، وخاصة فى وسط المدينة .

* المبادرة الى انشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى ، الذى تمت دراسته فى وزارة التعمير ولم يبدأ تنفيذه حتى الان ، مع انشاء مخازن ترانزيت عند تقاطع هذا الطريق الدائرى مع المحاور الرئيسية للقاهرة الكبرى ، بحيث يتم نقل البضائع من اللوارى الكبيرة الى لوار وعربات صغيرة ، يتم بواسطتها توزيع البضائع المجمعة فيها الى داخل الاقليم خارج فترة الذروة ، بما لا يحدث ارتباكا للمرور .

* التخلص التدريجى من عربات الكارو ، وتحديد مواضع وفترات تشغيلها فى خارج مناطق الازدحام وفى غير فترة الذروة .

* تشغيل اللوارى – سواء كانت تابعة للادارات الحكومية أو القطاع العام او الخاص او القوات المسلحة – فى غير اوقات الذروة ، اى عدم تشغيلها نهـارا .

* زيادة عدد رجال المرور من راكبى الموتوسيكلات للمعاونة فى تحقيق سيولة وانسياب المرور ، وخاصة عند الاختناقات وفى اوقات الذروة .

* وضع سياسة ثابتة ومخططة لتنفيذ اعمال مشروعات البنية الاساسية ، تستهدف الحرص على ما يأتى :

– تنسيق اعمال الحفر بمعرفة ادارة التخطيط المركزية المطلوب انشاؤها ، بحيث لا يسمح بالبدء فى اعمال الحفر الا اذا تأكدت هذه الادارة من البرنامج الزمنى الموضوع ، وتوافر الاعتمادات المطلوبة ، ومواصفات الرصف بعد الحفر ، وحسن الاستعداد للتنفيذ .

– رصد وتوفير الاعتمادات المطلوبة لاعمال الرصف السنوية واعمال الصيانة والترميم المستمر للحفر ، والالتزام التام بتنفيذ المواصفات المطلوبه . مع انشاء ادارات تفتيش ورقابة فنية من خارج ادارات التنفيذ لاحكام الرقابة والمتابعة .

– توفير الارصفة بالسعة والصلاحية الواجبة ، مع تكليف أصحاب المبانى المطلة عليها باستمرار توفير الصلاحية لهذه الارصفة .

– العناية بالعلامات والخطوط والاشارات لتوفير الامن والامان لمستخدمى الشوارع ، وتوحيدها طبقا للاتفاقات الدولية . مع اعطاء اولوية لتدبير ما يلزم لتحويل الاشارات الضوئية اليدوية الى اشارات مرتبطة .

* انشاء معهد خاص لتخريج رجال المرور أسوة بما هو متبع بمعهد أمناء الشرطة ، بحيث تشمل مناهج الدراسة – بالاضافة الى العلوم القانونية والشرطية – التدريب على المرور والعلاقات العامة والانسانية على ان يقتصر تعيين رجال المرور على خريجى هذا المعهد .

* انشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات ، تتوافر لها الاساليب العملية والتكنولوجية الحديثة المعمول بها فى الدول المتقدمة ، وقصر منح رخص القيادة على خريجى هذه المدارس .

* استخدام شبكة متطورة من الاتصالات ، تتيح تدفق المعلومات امام منظمى المرور ، للقضاء على الاختناقات ، وتحقيق الانسياب المطلوب لحركة المرور . مع حصر تحركات الافراد والمركبات على فترات متتالية ، لتكوين قاعدة معلومات لمخططى المرور .

* إعادة تخطيط شبكة الطرق بمنطقة شبرا الخيمة ، حتى يمكنها استيعاب احجام الحركة المتولدة من الطرق الاقليمية للوجه البحرى ، والتى حولت طريق القاهرة الاسكندرية الزراعى – المصمم كطريق سريع – الى طريق داخلى .

* وضع لائحة لرجال المرور بحيث يمكنهم الحصول على امتيازات مادية تتناسب مع جهدهم ، وتحفزهم على بذل المزيد من الجهد والالتزام والانضباط .

* فحص السيارات فنيا بواسطة مراكز مجهزة بالاجهزة اللازمة للكشف على أجزاء السيارة ، بحيث لا يسمح بصرف رخصة التسيير الا اذا كانت السيارة فى حالة جيدة ، ومستوفية لشروط الامن والمتانة .

ثانيا : فى مجال السياسات الاقتصادية :

* تحقيق الانضباط واتباع سياسات سليمة للانتظار فى وسط المدينة او عند مراكز النشاطات المختلفة ، تأخذ بنظـام تسعيرة للانتظار ، تتزايد تدريجيا حسب مدته ومكانه ، بما يؤدى الى تشجيع الاقبال على وسائل النقل العام والاقلال من اللجوء لاستخدام السيارة الخاصة عند الانتقال من والى وسـط المدينة ، وهو امـر يسهـم فى تحقيقـه :

– الخفض التدريجى لدعم الوقود بالنسبة للسيارة الخاصة .

– الرفع التدريجى لرسوم رخص السيارات الخاصة ، ولاسيما

المتميزة منها .

* انتهاج سياسات تكفل وضع تعريفة اقتصادية للنقل العام ، بحيث يوجه الدعم لطبقات الدخل المحدود دون غيرهم . ويتم ذلك بتنفيذ الآتى :

– التكامل بين وسائل النقل السطحى وبين مترو الانفاق ، بشرط ان يتم هذا التكامل عن طريق تخطيط سليم لمسارات النقل العام (اتوبيس ترام – مترو) ، وان تتسم التعريفة بالمرونة بحيث يمكن استخدام تذكرة موحدة على وسائل نقل مختلفة .

– الربط بين تعريفة الركوب المدعمة وبين تعريفة الانتظار ، بحيث تكون تعريفة الركوب مشجعة للاقبال على استعمال وسائل النقل العام فى نفس الوقت الذى تكون فيه تعريفة الانتظار طاردة لاستخدام السيارة الخاصة ، بما يساعد على الاسهام فى حل اختناقات المرور .

– مراعاة عدم المساس بتعريفة الدرجات الدنيا .

* توفير المناخ المناسب للقطاع الخاص للدخول فى مجال نقل الركاب ، وذلك بما يلى :

– تشجيع انشاء شركات نقل قطاع خاص ، تعمل – داخل تنظيم قانونى وفنى وحسب تخطيط متكامل – مع وسائل النقل العام ، فى ضوء القانون رقم ٥٥ لسنة ١٩٧٥ .

– تكوين شركات تتولى مسئولية تشغيل وسائل النقل (الاتوبيسات) الخاصة بالاجهزة الحكومية وشركات القطاع العام ، بحيث تؤدى خدمة عامة لنقل المواطنين ، بعد نقل العاملين بهذه الجهات .

– تشجيع تكوين تعاونيات لاستخدام السيارات الخاصة الراغبة فى الانضمام للنقل العام بشروط محددة .

– تخصيص بعض مسارات تخدمها وسائل نقل (قطاع خاص) بتعريفة غير مدعمة فى المناطق والاحياء القادرة على تحمل هذه التعريفه ، مما يسهم فى الحد من استعمال السيارة الخاصة فى داخل هذه المواقع .

– تشجيع استعمال الوسائل غير التقليدية ، مثل الدراجة ، بتمليكها لمن يرغب بالاجل ، وخصوصا لطلبة الجامعات وموظفى الحكومة والقطاع العام .

ثالثا : فى مجال السياسات الاجتماعية :

* تنظيم الهجرة للقاهرة الكبرى ومواجهة التغيرات التى حدثت فى تركيبات الدخول ، وذلك بما يلى :

– تشجيع الهجرة الى المدن والمجتمعات الجديدة ، بما يؤدى الى الاقلال من الهجرة الى القاهرة الكبرى كمرحلة أولى ، تتلوها مستقبلا هجرة عكسية من القاهرة الى هذه المدن والمجتمعات ، على ضوء ما أوصى به المجلس القومى للخدمات والتنمية الاجتماعية فى دراسته المستفيضة عن الهجرة الداخلية .

– قصر انشاء المشروعات الصناعية على المدن الجديدة ، مع التركيز على ان تكون هذه المدن ذات اكتفاء ذاتى ، بحيث لا ترتبط بالقاهرة لاستيفاء احتياجاتها .

– جعل مناطق المدن الجديدة مناطق جذب للمستثمرين ، وتيسير اعطاء الاراضى بأسعار مقبولة ، مما يشجع أصحاب المحلات الكبرى على فتح فروع لها فى هذه المناطق .

– افساح المجالات لاستثمار المدخرات ، وبخاصة للعاملين بالخارج والحرفيين اصحاب الدخول المرتفعة ، فى المدن والمجتمعات الجديدة .

– توفير مراكز العمل للحرفيين والورش بعيدا عن مناطق الازدحام .

* تنظيم الطلب على النقل ، وذلك من خلال :

– تحديد أيام العمل فى الاسبوع بخمسة ايام بدلا من ستة ، مع توحيد أيام توقف العمل ، وزيادة ساعات العمل اليومية لتتساوى فى مجموعها مع ساعات عمل الاسبوع ، بما يحد من مشكلة النقل وكثافة المرور ، ويتيح فرصة اكبر لمزيد من الصيانة والاصلاح ، الامر الذى يطيل من عمر السيارة ويقلل من الحاجة الى استثمارات احلال على

فترة قصيرة .

* انشاء ادارات خدمات للعاملين بوحدات واجهزة الحكومة والقطاع العام لكى تقوم باداء الخدمات التى يحتاج اليها العاملون بدلا من ترددهم على مختلف الجهات .

* تنظيم مواعيد العمل فى أنشطة الخدمات والاعمال التجارية لما لهذا من أثر على النقل والمرور واستهلاك الطاقة .

* التوسع فى انهاء خدمات الجماهير لدى الجهات والمصالح والهيئات عن طريق الاتصال البريدى وعدم التركيز على انهاء هذه الخدمات بالاتصال المباشر ، مما يقلل الطلب على وسائل المواصلات .

* استخدام شبكة متطورة من الاتصالات الحديثة تتيح تدفق المعلومات للبنوك ولشركات الاستثمار ، بما يخفف من اللجوء الى الاتصال المباشر عن طريق المواصلات .

– مواجهة السلوكيات غير الحميدة المؤثرة فى المرور لتوفير الانضباط وضمان التزام المشاة وقائدى السيارات بالقانون ، وذلك عن طريق ما يأتى :

× تدريس قواعد وآداب المرور ضمن برامج التعليم الاساسى .

× الاكثار من البرامج الاعلامية بالتليفزيون والاذاعة التى تشير الى العواقب الوخيمة لعدم اتباع قوانين المرور وتعليماته ولوائحه .

× التوسع فى نظام المخالفات الفورية ، لما له من أثر رادع ، باعتبار أن الاصل فى الغرامة هو المنع وليس مجرد التحصيل .

× اخلاء الأرصفة من الاستعمالات التى تعوق مرور المشاة ، وخاصة فى شوارع وسط المدينة .

* المحافظة على البيئة عن طريق التخطيط العلمى السليم للمشروعات الخاصة بالنقل والمرور ، بحيث لا تنفذ حلول تتنافى مع ظروف البيئة ، وإن ادى الامر إلى زيادة التكاليف التى لا يمكن مقارنتها بمقدار الضرر الذى يلحق بالانسان بسبب التلوث والضوضاء والذى يؤدى بطريق غير مباشر الى خفض الانتاج .

رابعا : توصيات عامة :

* سرعة البت فى مشروعات التخطيط العمرانى للقاهرة الكبرى فى المدى الطويل واعتمادها ، بعد تحديد الشوارع والطرقات والأنفاق والكبارى وشروط المبانى فى كل منطقة والارتفاعات المسموح بها فى كل منها ، مع الحزم وعدم الاستثناء فى تطبيق القوانين والتعليمات الصادرة فى هذا الشأن .

* اجراء الدراسات اللازمة للنظر فى امكان نقل محطة سكه حديد مصر الى محطة شبرا الخيمة بالنسبة لقطارات الوجه البحرى ، والى محطة الجيزة بالنسبة لقطارات الوجه القبلى ، ومدى ما يحققه ذلك من حلول لمشكلة النقل والمرور المتفاقمة بمنطقة ميدان رمسيس .

* تفرغ طائفة من رجال القضاء لخدمة القضاء الخاص بالمرور ، مع مراعاة دراسة العقوبات الجنائية فى هذا المجال لتتناسب العقوبة فى الجرائم التى تهدد المرور مع نتائجها ، والنص على اعتبار القواعد المرورية الموجودة باللائحة التنفيذية لقانون المرور فى قوة القانون .

* أن تتعاون أجهزة الدولة المختصة فى بحث سبل الافادة من مجموعة الدراسات لمشكلات النقل والمرور فى القاهرة الكبرى التى تمت منذ أوائل السبعينات بواسطة بيوت خبرة عالمية ، بالاضافة الى ما قامت به المراكز والندوات العلمية والجامعات المصرية من ابحاث فى هذا المجال ، وخاصة مالم يخرج من توصياتها الى حيز التنفيذ .

موجز لأهم الدراسات السابقة عن النقل والمرور بالقاهرة الكبرى

تعاقدت الحكومة مع بيوت خبرة عالمية لاجراء بعض الدراسات بالتعاون مع أجهزة الدولة المختصة ، للتعرف على مشكلة النقل والمرور بالقاهرة الكبرى وأسبابها ولوضع الحلول المناسبة لها . وفيما يلى عرض لاهم هذه الدراسات :

أولا : دراسة النقل داخل القاهرة الكبرى :

قام بها بيت خبرة فرنسى (سوفريتو) فى الفترة ما بين عامى : ٧٠ ، ١٩٧٣ بالتعاون مع وزارة النقل .

ولقد اقترحت هذه الدراسة استراتيجية نقل متكاملة حتى عام ١٩٩٠ ، على أن تتم الحلول المقترحة من خلال المراحل التالية :

أ – الخطة قصيرة الأمد :

تغطى هذه الخطة الفترة التى يمكن خلالها انهاء بعض المعايير لترشيد استخدام الوسائل المتاحة ، وإزالة التعارضات بين وسائل النقل أو الاقلال منها . ويتم ذلك عن طريق بعض التنظيمات المرورية التى تشمل :

× الفصل بقدر الاستطاعة بين النقل العام والسيارة الخاصة بواسطة ادخال نظام : أولوية الاتوبيس – حارات أولوية او شوارع خاصة للاتوبيس .

× ابعاد حركة السيارات الخاصة غير الضرورية (بالمنع للحركات العابرة او حركات الاختراق) وذلك بادخال نظام الشوارع ذات الاتجاه الواحد التى تعرقل الحركات العرضية ولكنها تسهل حركة النقل العام .

× تحديد تدرج طبقى لشبكة النقل والتى تعطى توضيحا لوظيفة الطرق ، كفاصل ما بين الحركة بالشوارع الاولية وشوارع التوزيع للمناطق حولها ، بالاضافة الى الحركة العابرة .

× تحسين نهايات النقل العام فى ميادين رمسيس والتحرير والعتبة .

× تحويل شارعى رمسيس والجلاء (كاولوية) للاتجاه الواحد .

× تدبير الاستثمار المطلوب فى هذه المرحلة لإمكان تحويل الإشارات الضوئية الحالية اليدوية لإشارات مرتبطة .

× اعادة تخطيط بعض التقاطعات .

× انشاء بعض الممرات العلوية للمشاه فى بعض المناطق .

ب ـ الخطة طويلة الأمد :

١ـ خطة النقل العام :

– وضع استراتيجية للنمو العمرانى طويل الأمد ، وان يعتبر النقل العام احد مكونات هذه الاستراتيجية وبالاخص خطة لانشاء شبكة لمترو الانفاق ، ولهذا السبب فان خطوط هذه الشبكة يجب ان تخطط لكى يمكن امتدادها مستقبلا حسب الحاجة ، لربط مواقع النمو الحضرى الذى يحدده النمو المدروس للقاهرة الكبرى .

– وضع تخطيط تشغيل للوسائل المختلفة الثلاث للنقل العام (مترو الانفاق – الترام – الاتوبيس) مع وضع دور لكل وسيلة تساهم به فى النقل . ففى حالة مترو الانفاق يكون التخطيط قطرياً حيث يمر بوسط المدينة ، مع توافر تدفق ركابى أعلى من ٢٠ الف راكب / ساعة للاتجاه الواحد ، اما الترام فيربط بين المراكز الثانوية ويكون على هيئة خطوط دائرية حول وسط المدينة ، وأما سيارات الاتوبيس فتقوم بدور الاستكمال والمعاونة سواء للمترو او للترام .

– اعطاء الاولوية فى هذا المجال للتعديلات المؤثرة (مثل اضافة وصلات لخطوط قائمة) ، وكذا التعديلات التى تكون أقل تكلفة عن الانشاء الجديد .

٢ـ شبكة الطرق :

– ان التحسين الاساسى لوسط المدينة يكمن فى القيد التدريجى لسيارات النقل العام فى المسارات التى ينشأ بها مترو الانفاق ، ولذا فليس هناك ضرورة لانشاء أية طرق جديدة داخل او حول وسط المدينة .

– ان وضع تخطيط لشبكة الطرق يعتبر ضرورة فى المرحلة قصيرة الامد ، واما بعد ذلك فإن الامر يكون فى حاجة لإنشاء طريق دائرى حول القاهرة الكبرى .

جـ – مراحل التنفيذ :

× خطة سنة ١٩٨٠ وتشمل الآتى :

– ربط خطى حلوان والمرج بواسطة نفق طول ٤,٥ كم (المعروف بالخط الاقليمى) وفى نفس الوقت كهربة خط المرج وتطويره ، لإيجاد ما يسمى بالخط الاقليمى بطول ٤٢,٥ كم يربط ما بين الجنوب والشمال الشرقى ، ويعتبر المحور الرئيسى لشبكة مترو الانفاق .

– انشاء ٤٤ كم من خطوط الترام المزدوجة على مسارات معزولة ، واستكمال شبكة خطوط الترام على المسارات التى تزيد فيها الحاجة للنقل على ٦٠٠٠ راكب / ساعة (فى الذروة) .

× خطة سنة ١٩٨٥ :

– فى هذه المرحلة تتم المرحلة الاولى من الخط الحضرى الاول الذى يربط ما بين شبرا الخيمة وميدان التحرير ، وهذا يؤدى الى رفع الترام من شارع شبرا ومن شارع كلوت بك ومن ميدان العتبة حتى ميدان

التحرير ، وفى هذه الحالة فان الطريق الذى يربط بولاق بشمالى امبابة يصبح ضرورة لاستكمال الطريق العابر للنيل فوق كوبرى روض الفرج والمتجه الى الجيزة .

× خطة سنة ١٩٩٠ :

– فى هذه الخطة يتم استكمال الخط الحضرى الاول حتى بولاق الدكرور ، ويتم بناء الخط الحضرى الثانى من امبابة الى الدراسة .

وبعد ذلك يكون الامتداد بعد عام ١٩٩٠ بمد الخط الحضرى الثانى الى مدينة نصر ومصر الجديدة .

وفى مجال الطرق ، فان الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى يكون قد تم انشاؤه .

كما ان الجزء الشمالى من الطريق المار فوق كوبرى روض الفرج يكون قد انشىء وتم تسيير خط ترام عليه فى مسار معزول يربط شاطئى النيل معا . وفى نهاية هذه الخطة يكون قد تم انشاء شبكة لمترو الانفاق طولها ٦٢ كم ، واستكمال شبكة الترام لتكون بطول ١١٠ كم .

ثانيا : دراسة مشروع النقل الحضرى للقاهرة :

تمت الدراسة عن طريق منحة حصلت عليها وزارة النقل من الحكومة البريطانية فى عام ١٩٧٩ ، بهدف اجراء دراسات عن امكان استخدام وسائل النقل المتاحة بطريقة أكثر فاعلية ، والعمل على تقليل الحاجة لإنشاء محاور جديدة وتعويض ذلك بزيادة كفاءة الطرق الحالية عن طريق تنظيمات للحركة ، مع الاخذ فى الاعتبار توفير احتياجات النقل للمناطق ذات الدخل المنخفض .

وقد تم التعاقد مع بيت الخبرة البريطانى (جيمسن مكاى) على هذه المنحة لاجراء الدراسة المطلوبة ، حيث بدأت فى يونيو ١٩٧٩ وانتهت فى يوليو ١٩٨٠ . ولقد كان الهدف الرئيسى تحديد المشروعات ذات الجدوى لكى توضع امام البنك الدولى للانشاء والتعمير ، ليقوم بتمويل انشائها .

ولقد خلصت هذه الدراسة الى وضع خطة قصيرة المدى على ضوء الاهداف التالية :

– العمل على رفع كفاءة وسائل النقل بالقاهرة الكبرى ، وخصوصا للطرق والنقل العام .

– تفضيل استخدام وسائل النقل ذات السعة العالية كالأتوبيسات وعدم تشجيع استخدام الوسائل المنخفضة السعة كالسيارات الخاصة .

– ازالة العوائق والاختناقات فى شبكة الطرق ، بوضع تنظيمات للحركة او بتنفيذ بعض الاعمال الصغيرة قليلة التكاليف .

– اعطاء عناية خاصة لاحتياجات النقل فى المناطق ذات الدخل المنخفض ، وقد تم وضع سياسات فى هذه الدراسة لتحقيق ذلك .

ثالثا : دراسة التوسع العمرانى لاقليم القاهرة الكبرى حتى سنة ٢٠٠٠ :

قامت وزارة التعمير – عن طريق الاستفادة ببعض القروض والحصول على منحة ، بالاتفاق مع هيئة تخطيط باريس وبيت خبرة فرنسى – باجراء دراسة لاقليم القاهرة الكبرى شاملة مستقبل الامتداد العمرانى له ، وقد خلصت الدراسة الى عدة توصيات تناولت الموضوعات الآتية :

× تنظيم الامتداد العمرانى وتطوير البنية الأساسية لتحقيق الزيادة فى الاستقلالية (للقطاعات المتجانسة) :

وقد حددت الدراسة نتائجها بتقسيم القاهرة الكبرى الى قطاعات متجانسة ، حتى يمكن تقليل الحركة التبادلية بين هذه القطاعات الى الحد الادنى ، والتركيز على النقل المحلى داخل كل قطاع .

ولقد اشارت الدراسة الى ضرورة تواجد شبكة للنقل الاقليمى يسير عليها النقل العام والنقل الخاص ، وبحيث تكون قادرة على توجيه الحركات العابرة للقطاعات بعيدا عن مراكز نشاط هذه القطاعات .

واقترحت الدراسة انشاء طريق دائرى حول الاقليم كطريق اقليمى عام للقاهرة الكبرى كلها ، كما اعتبرت خط المرج – حلوان بعد وصله بمترو الانفاق أحد المسارات الرئيسية للنقل الاقليمى .

× ايجاد شبكة نقل ذات كفاءة مع التحديد للوسائل المختلفة:

يحتاج هذا الهدف – فى مجال النقل العام – الى تحديث وتطوير خطوط سكك حديد الضواحى ، وكذلك الانفاق والترام او الاتوبيسات ذات السعات العالية التى تسير فى مسار معزول لكى يمكن زيادة نصيبها فى رحلات النقل ، اما سيارات الاتوبيس القياسية فتستخدم للرحلات القصيرة او للربط بين وسائل النقل السريعة العامة .

× انشاء الطريق الدائرى حول القاهرة الكبرى :

والغرض من انشائه تحقيق الأهداف التالية :

– تقليل حركة السيارة الخاصة داخل الكتلة السكنية الحالية ، ويتم ذلك عن طريق الربط بين مداخل القاهرة الكبرى .

– حماية الارض الزراعية من الامتداد العمرانى .

– تقوية هدف تفتيت التمركز الحضرى وتوجيهه الى النمو على المحيط الخارجى ، وبالتالى تقليل الطلب على النقل فى مناطق الازدحام .

– منع دخول الحركة العابرة لوسط المدينة .

– توزيع الحركة الخارجية القادمة للمدينة وتوجيها للمدخل المناسب .

– ايجاد وسيلة ربط سريعة بين القطاعات الواقعة على محيط التجمعات السكانية .

– الربط بين الامتداد العمرانى فى الصحراء الشرقية والغربية .

– فتح منطقة خلف المقطم للامتداد العمرانى ، وتحسين الاتصال (الدخول والخروج) لمناطق التصنيع فى القاهرة الكبرى .

وقد تم وضع تخطيط هذا الطريق على أساس ان يتلاصق تماما والكتلة السكانية فى المنطقة الزراعية ، بحيث لا يسمح باستقطاع اراضى زراعية جديدة للانشاء .

هذا وقد تم ، علاوة على الدراسات السابقة ، بعض الدراسات الاخرى عن بعض المناطق ، نذكر منها ما يلى :

– دراسة تمت بمعرفة بيت خبرة ، لمرور المعادى ، عن تنظيم المرور بالجزء الجنوبى من منطقة الجيزة ، يحد شمالا بشارع ٢٦ يوليو حتى المنيب ، ووضعت خطة متكاملة لتنظيمات المرور بهذه المنطقة تحت اشراف هيئة التخطيط العمرانى .

– دراسة قام بها بيت خبرة دانمركى عن التخطيط العمرانى لمنطقة الجيزة تمت تحت اشراف هيئة التخطيط العمرانى ، وشملت الدراسة تخطيطا لاعمال النقل والمرور فى معظم اجزائه ، مع دراسة الامتداد العمرانى للقاهرة الكبرى . ولعل أهم توصيات هذه الدراسة : تسيير خط ترام سريع بشارع السودان بالجيزة ، يربط ما بين كوبرى روض الفرج وكوبرى الجيزة ، عن طريق محاور ثلاثة هى : كبارى الجيزة و٦ اكتوبر وروض الفرج ، حيث يتم ربط هذا الخط بشبكة ترام القاهرة .

– دراسة تنظيم حركة المرور بمنطقة روكسى والوزارة المركزية "سابقا " وقد تمت تحت اشراف هيئة التخطيط العمرانى ، وانتهت الى وضع تخطيط للمرور يعتمد على استخدام السطح فقط ، دون اللجوء لاية انشاءات صناعية .

كما اقيمت الندوة العلمية عن مشكلة المرور داخل القاهرة الكبرى سنة ١٩٧٤ ، واشتملت على دراسة ومناقشة ثلاث أوراق عمل :

الاولى : عن الاعمال الهندسية ، وتشمل :

– التخطيط فى مجال المرور .

– عمليات تشغيل المرور .

– علاقة التصميم الهندسى والانشائى بالمرور .

– اقتصاديات مشروعات المرور .

الثانية : عن القانون والتنفيذ ، وشملت دراستين :

– القانون ومشكلة المرور .

– تنفيذ القانون .

الثالثة : عن الوعى المرورى والاعلامى ، وقد اوصت فى الناحية الهندسية بالآتى :

– ضرورة الربط بين تخطيط المدن وتخطيط المرور من ناحية النمو السكانى والاقتصادى ، بانشاء الملحقات العمرانية الجديدة .

– المخططات طويلة الأمد التى توضع للمرور ، لابد ان يكون لها قوة الالزام للجهات المشتركة فى تنفيذها حتى لا يحدث تعارض بينها .

– فى حالة غياب مخطط رئيسى للمرور ، يصبح من الواجب عدم انشاء اية اعمال صناعية ذات استثمار كبير كالطرق العلوية او الكبارى ، ، اذ يلزم عمل دراسات مسبقة عن حجم واتجاه المرور الحالى والمستقبلى فى اطار خطة عامة متكاملة على شبكة الطرق بدرجاتها المختلفة .

– يجب ان يتم على فترات متتالية حصر لتحركات الافراد والمركبات لتكوين قاعدة معلومات لمخططى المرور .

حول سياسة تطوير ورفــع كفــاءة المــوانى

يمثل موقع مصر – بالنسبة للطريق الملاحى الى أوربا عبر قناة السويس – المسار الأنسب للتجارة المتزايدة بين الشرق والغرب ، وذلك بالاضافة الى الزيادة المستمرة فى حجم تجارة مصر الخارجية ، مما يلقى عبئا كبيرا على طاقة الموانى الحالية والجارى انشاؤها .

ولما كانت الموانى هى مناطق عبور التجارة الخارجية للدولة من الصادرات والواردات ، فانها تعتبر الركيزة الأساسية فى حركة انسياب هذه التجارة . فعلى قدر كفاءة الموانى يمكن تحقيق وصول البضائع الى مناطق الانتفاع فى الزمن المناسب ، ولذلك : فان أى خلل فى كفاءة الموانى ينعكس أثره على حركة التجارة ، ومن ثم على الاقتصـاد القومى .

ومن هذا المنطلق ، اهتم المجلس منذ عام ١٩٧٦ ، بدراسة الموضوع بشقيه : سواء التجارة الخارجية ، أو الموانى المصرية ، فخصص للشق الأول دراستان متكاملتان فى الدورة الثالثة والدورة السابعة ، وخصص للشق الثانى بحثان موسعان فى الدورة الرابعة والدورة العاشرة .

وذلك فى نطاق الظروف والبيانات والمعلومات التى كانت متاحة فى كل مرحلة من مراحل تلك البحوث والدراسات .

أما هذه الدراسة ، فقد أخذت فى اعتبارها ما يأتى :

– الدراسات التى تمت بمعرفة مكاتب الخبرة الأجنبية .

– تقويم « اللجنة الفنية الاستشارية العليا للموانى » لهذه الدراسات .

– الخطوات التى تم تنفيذها بالنسبة لانشاء مينائى دمياط والدخيلة والتوسعات فى الموانى القائمة فعلا .

وحيث ان انشاء الموانى الجديدة أو اجراءات التوسع فى الموانى القائمة يرتبط بحجم التجارة الخارجية ، فقد انقسمت أصول هذه الدراسة الى شقين :

الأول : تجارة مصر الخارجية حتى عام ٢٠٠٠ .

الثانى : الموانى المصرية ومدى استيعاب طاقاتها لحجم تجارة مصر الخارجية حتى عام ٢٠٠٠ .

وتمثل المادة المعروضة فى هذا الموجز مدخلا للدراسة المستوعبة التى سيتناولها المجلس وتتضمن جميع الاحصاءات المحدثة ، عن طريق الجهات المعنية .

كما سيتم اثراؤها بالمعلومات والبيانات المقدمة من : وزارة النقل الجوى ، والهيئة الفنية العليا بالموانى ، بعد انتهائها من أحدث دراساتها فى هذا الموضوع ، وهيئة قناة السويس ، والمعهد القومى للتخطيط .

ومن هذا المنطلق ، سيعاد النظر فى الخطة القومية ، التى سبق للمجلس دراستها ، حتى تكون اساسا لتطوير الموانى على المدى القريب ، مع وضع ملامح للأمد البعيد .

ملخص تجارة مصر الخارجية :

ويمكن ايجاز النقاط الرئيسية بالنسبة لتجارة مصر الخارجية فيما يأتى :

البضائع بأنواعها :

وقد حددت على ضوء ما استقر عليه الرأى بين مكاتب الخبرة العالمية والمنظمات الدولية بشأن تقسيم نوعيات التجارة الخارجية – لبضائع الصادر والوارد – الى مجموعات ، ومن ثم تبرز فى تجارة

مصر الخارجية المجموعات الآتية :

× بضائع الصب الجاف ، وتشمل :

– الحبوب : قمح – ذرة عويجه – فول صويا – دقيق .

– بضاعة صب جاف أخرى : ملح – كبريت – فوسفات – أسمدة – فحم كوك – بيريت جديد – أسمنت – وغيرها .

× بضائع الصب المعبأ، وتشمل :

أرز – سكر – قطن خام – أسمنت – ورق .

× بضائع ذات طبيعة خاصة (البضائع ذات الأحجام أو الأوراق الكبيرة) وتشمل :

حديد وصلب – سيارات – ماكينات ثقيلة – خشب .

× بضائع عامة يمكن نقلها فى حاويات : وتنقسم الى المجموعات التالية :

– مجموعة الزيوت والشحومات .

– مجموعة السلع الزراعية : موالح وخضروات – حاصلات زراعية مختلفة .

– مجموعات البضائع المختلفة التى ترد على سفن الحاويات : منسوجات – ماكولات – معدات – أدوات كهربائية والكترونية .

– مجموعة البضائع المختلفة التى ترد على السفن التقليدية والتى يمكن تعبئتها فى حاويات : كيماويات – معدات خاصة – قطع غيار .

– استبعدت البضائع ذات الطبيعة السائلة : بترول خام – مازوت – ديزل – بنزين بدرجاته .

تقديرات حجم التجارة الخارجية حتى عام ٢٠٠٠

تتفاوت تصورات مكاتب الخبرة عن حجم تجارة مصر الخارجية حتى عام ٢٠٠٠ ، تبعا للتفاوت فى الأسس التى بنيت عليها .

ويوضح الجدول التالى ملخص تقديرات بيوت الخبرة لحجم تجارة مصر الخارجية عام ٢٠٠٠ بالمقارنة بالأرقـــام الفعليـــة عـــام ١٩٨٢ :

تقديرات عام ٢٠٠٠

البيان	فعلــى عام ١٩٨٢	بيـــوم النخيلة	هاريس خطة قوميه	هاريس دمياط	بديكو	برلين بور سعيد
اجمالى الدراسات	٢٣٤٨٨	٤٢٦٥٠	١٩٨٦٨	٣٩١٧٠	٣٧٧١٢	٦١٤١٠
اجمالى الصادرات	١٦٤٩	٢١٨٠٠	٣٨٨٧٢	٤٠٣٧٠	٣٠٥٩	٩٩١٠
اجمالى حجم التجارة الخارجية	٥١٣٧ ,	٦٤٤٥٠	٥٨٧٤٠	٧٩٥٤٠	٤٠٧٧١	٧١٣٢٠

أما عن توقعات اجمالى تجارة مصر المنقوله بحرا ، بحديه الأقصى والأدنى ، فتتصل بعدة اعتبارات ، فى مقدمتها الاعتباران الآتيان :

× أن حركة البضاعة هى تلك التى تتداول أو سوف تتداول على الموانى الرئيسية ، دون الموانى التعدينية .

× لا تشمل الدراسة والبيانات الواردة بها نشاط البضاعة السائلة ، أى المواد البترولية التى تتداول ببعض الموانى الرئيسية فى مصر ، بجانب الموانى الخاصة . وعلى ضوء ذلك يمكن حسابها – بالنسبة للأعوام : ١٩٨٧ ، ١٩٩٢ ، ٢٠٠٠ – على النحو الموضح فى الجدول الآتى :

السنة اجمالى حجم التجارة	عام ١٩٨٢ فعلى	توقع عام ١٩٨٧	توقع عام ١٩٩٢	توقع عام ٢٠٠٠
	مليون طن	مليون طن	مليون طن	مليون طن
الحد الأقصى	٢٥.١٣٦	٣٠.١٨٧	٤٣.١٣٥	٦١.٤٤٦
الحد الأدنى	٢٥.١٣٦	٢٥.٠٧٩	٣٣.٦٤٥	٤٤.٨٤٣

توزيعها على الموانى :

اما اجمالى توزيع تجارة مصر الخارجية (وارد + صادر ، بحديه الأدنى والأقصى) على الموانى المصرية بالبحرين المتوسط والأحمر ، ١٩٨١ و ١٩٨٢ – فعلى و١٩٨٧ و١٩٩٢ و٢٠٠٠ – تقديرى :

ملخص إجمالى تجارة مصر الخارجية (صادر ، وارد) بحديها الإدنى والاقصى موزعة على الموانى المصرية (بحر أبيض وبحر أحمر) للأعوام ٨١ ، ٨٢ ، ٨٧ ، ٩٢ ، ٢٠٠٠)

اجمالى حجم التجارة بالميون طن	ميناء الاسكندرية		ميناء بور سعيد		ميناء دمياط		ميناء السويس		ميناء سفاجا		اجمالى جميع الموانى المصرية	
	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى	أدنى	أقصى
١٩٨١ – فعلى	١٨.١١٠	١٨.١١٠	٤.٠٢٧	٤.٠٢٧	—	—	١.٢٨٤	١.٢٨٤	١.٦٢٣	١.٦٢٣	٢٥.١٧٤	٢٥.١٧٤
١٩٨٢ – فعلى	١٧.١١٨	١٧.٤٢٨	٤.٥٠٨	٤.٥٠٨	—	—	١.٥٢٦	١.٥٢٦	١.٦٦٨	١.٦٦٨	٢٥.١٢٦	٢٥.١٢٦
١٩٨٧– تقديرى	١٢.٨٤٥	١٦.٩٠٦	١.٦٩٠	٢.٢٦٠	٢.٩٥٤	٤.١٣١	١.٩٢٠	٢.١٨٠	٤.٧٦٠	٤.٠٠٠	٢٥.٠٧٩	٣٠.١٨٧
١٩٩٢– تقديرى	١٦.٦٩٥	٢٠.٩٤٥	١.٦٩٠	٣.٩٣٨	٤.٢١٥	٢.٧٨٥	٢.٧٨٥	٤.٠٩٩	٧.٩٦٠	٨.٠٠٠	٢٢.٦٤٥	٤٣.١٣٥
٢٠٠٠ – تقديرى	٢٣.٧٩٥	٢٤.١٧٥	٢.٣٧٣	٢.٨٣٨	٥.٧٣٠	٩.١٥٨	٤.٦٨٥	٥.١٧٥	٨.٣٦٠	٩.٠٠٠	٤٤.٨٤٣	٦١.٤٤٦

ملحوظة : ١– هذه التقديرات تمثل حجم تجارة مصر الخارجية بدون الترانزيت .

٢– فى حالة ميناء دمياط – نظرا لوجود رصف الحاويات الترانزيت يضاف ١.٨ مليون طن لعام ١٩٨٧ ، ٣.٠٠ مليون طن بضائع ترانزيت لعامى ١٩٩٢ ، ٢٠٠٠ .

يخلص ذلك كله فيما يأتى :

× أن حجم تجارة مصر الخارجية من الصادرات والواردات بلغ ٢٥,١٣٦ مليون طن عام ١٩٨٢ .

* أن هذا الحجم سيصل عام ١٩٨٧ – فى حده الأدنى – الى ٢٥,٠٧٩ مليون طن ، أما حده الأقصى فسوف يكون حوالى ٣٠,١٨٧ مليون طن .

× سيرتفع حجم التجارة الخارجية فى عام ١٩٩٢ الى حوالى ٣٣,٦٤٥ مليون طن ، كحد أدنى ، و ٤٣,١٣٥ مليون طن ، كحد أقصى .

× ويستمر الارتفاع ليصل فى عام ٢٠٠٠ الى ٤٤,٨٤٣ مليون طن ، كحد أدنى ، و ٦١,٤٤٦ مليون طن ، كحد أقصى .

ملخص أوضاع الموانى المصرية :

الموانى وعلاقتها بحجم التجارة المارة بها :

يعتبر النقل البحرى من أهم وسائل التبادل التجارى بين الدول ، كما تعتبر الموانى هى الحلقة الرئيسية الهامة من حلقات النقل البحرى التى ترتبط عن طريقها الدولة بباقى الدول التى تتعامل معها تجاريا .

وترتبط جميع موانى العالم بخطوط بحرية تجارية يتم عن طريقها تبادل السلع . وتعمل كل دولة – من جانبها – على تحقيق التوسع والتطوير فى موانيها لمواجهة الزيادة فى تجارتها الخارجية ، وملاحقة ما يطرأ بصفة مستمرة من تطورات فى وسائل النقل البحرى والنقل بصفة عامة حتى تكون عملية نقل البضائع متكاملة فى جميع مراحلها من المنتج الى المستهلك .

وأى تراخ فى تطوير وتوسيع الموانى – بما يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية ، وكذا فى مسايرة تطوير طرق ووسائل النقل الأخرى التى تخدم هذه التجارة (طرق برية ، سكك حديدية ، قنوات ملاحية داخلية) – ينجم عنه تكدس البضائع بالموانى واضطرار السفن للانتظار خارجها ، لعدم توفر الأرصفة المعدة لاستقبالها .

ويترتب على ذلك تحمل الدولة غرامات تأخير باهظة ، بالاضافة الى ارتفاع نوالون البضائع لعدم توفر الخدمة المناسبة بها . وقد يصل الأمر الى احجام بعض الخطوط الملاحية المنتظمة عن ارتياد هذه الموانى وتحويل سفنها الى « موانى » بديلة ، مما يترتب عليه آثار ضارة باقتصاديات الدولة .

ونظرا لما هو متوقع من زيادة كبيرة فى حجم التجارة الخارجية لجمهورية مصر العربية حتى عام ٢٠٠٠ ، فمن الضرورى دراسة مدى استيعاب طاقة الموانى المصرية القائمة حاليا لحجم التجارة الخارجية المتوقعة ، يتم على أساسها اعداد خطة لتطوير الموانى المصرية ، وفقا للتطور المتوقع فى حجم التجارة الخارجية ، فى ضوء احصائيات وتوقعات حجم التجارة الخارجية من صادرات وواردت حتى عام ٢٠٠٠ .

العوامل التى تتوقف عليها كفاءة الموانى المصرية :

تتوقف كفاءة الميناء على العوامل الآتية :

– سرعة وسهولة وصول السفن من عرض البحر ، وتراكيها على الأرصفة أو على المخطاف داخل الميناء .

– سرعة وسهولة تفريغ البضائع من السفن على الأرصفة ووسائل النقل ، وبالعكس . ويتوقف ذلك على تزويد الأرصفة بالمعدات الحديثة من أوناش متحركة وسيور ناقلة أوشفاطات الحبوب ذات القدرة العالية وغيرها .

– سرعة وسهولة تصريف البضائع من الميناء الى داخل البلاد ، ويتطلب ذلك تنظيم وسائل النقل والطرق والمرور داخل حدود الميناء ، وتواجد وسائل النقـل الداخلـى من طرق وسكك حديدية وقنوات ملاحية .

– التخلص من الروتين فى اجراءات التخليص على البضائع الصادرة والواردة ، والتخزين . وذلك تلافيا لحدوث تكدس للبضائع بالميناء .

مع ضرورة التنسيق الكامل بين الأطراف المعنية ، العامل منها داخل الميناء وخارجها .

– التعرف على عدد أرصفة الميناء وأطوالها وأعماقها ونوعية

البضائع المخصصة لها ، وكذلك سقائف وساحات تخزين البضائع بها ، ووسائل ومعدات الشحن والتفريغ كما ونوعا . هذا علاوة على الطرق داخل الميناء وكفاية ما يوجد بها من معدات بحرية (لنشات قطر ، ارشاد . وخدمة ، أوناش عائمة ، مواعين ، وغيرها) . وكافة ما له علاقة بمداولة البضائع داخل هذا الميناء .

الأسس التى حسبت عليها طاقة الموانى : وتتخلص الأسس بالنسبة لهذه الدراسة ، فيما يأتى :

– أن دراسة طاقة الموانى القياسية ستكون على أساس تشغيلها ورديتين (أى ست عشرة ساعة) يوميا ، حيث ان تشغيل الوردية الثالثة لا يكون إلا فى حالات الطوارئ فقط .

– نظرا لموسمية بعض نوعيات البضائع ، وعلى الأخص صادرات مصر من الحاصلات الزراعية ، والتى تنحصر خلال الفترة من أول نوفمبر الى نهاية شهر مارس من كل عام ، وكذا عدم انتظام ورود البضائع على مدار العام ، الى جانب ما قد يحدث من تعطيل فى دخول وخروج السفن الى ومن الميناء ، وفى عمليات الشحن والتفريغ نتيجة لموسم سوء الأحوال الجوية والذى يبدأ من منتصف شهر ابريل من كل عام ، فقد اخذت الدراسة فى الاعتبار ، أن تزيد طاقة الموانى القياسية عن الحد الأقصى لحجم التجارة بما لا يقل عن ٢٥٪ منها .

– حيث ان تجارة مصر الخارجية تنقسم الى تجارة أوربا وأمريكا وكندا من الشمال عن طريق موانى البحر الأبيض المتوسط ، وتجارة من الجنوب والشرق الأقصى واستراليا عن طريق موانى البحر الأحمر – لذلك قسمت دراسة الموانى الى : موانى البحر المتوسط وموانى البحر الأحمر ، كل على حدة .

– من المعلوم ان طاقة الأرصفة القياسية تختلف طبقا لنوعيات البضائع التى تتعامل معها ، مثل الصب الجاف أو البضائع العامة ، أو البضائع ذات الطبيعة الخاصة ، وبضائع الحاويات . ولذلك فقد أخذت الدراسة ذلك فى الاعتبار عند تقدير طاقة الموانى القياسية ، ومدى تناسبها مع توقعات حجم التجارة الخارجية .

– أخذت فى الاعتبار الصعوبات التى تواجه اعادة تطوير وتوسيع الموانى الحالية ، أو انشاء الموانى الجديدة ، وما يلزم لذلك من وقت قد يصل الى عدة سنوات .

وكذلك امكانات البنية الأساسية بالنسبة للموانى المصرية ، وقربها من مراكز الانتاج ومراكز الاستهلاك .

– أن يكون حساب معدلات الشحن والتفريغ فى الموانى ، على أساس المعدلات السائدة فى دول العالم الثالث ، بالنسبة لنوعيات البضائع المختلفة .

– ولما كانت معدلات الشحن والتفريغ السائدة حاليا فى الموانى المصرية لا تعبر عن الطاقة القياسية الحالية لهذه الموانى وذلك لاستخدام وسائل تفريغ السفن على المخطاف لمواجهة التكدس – لذلك لم تؤخذ فى الاعتبار نتائج عمليات تفريغ السفن على المخطاف كأساس فى حساب الطاقة الفعلية للميناء ، لما يتبع ذلك من تعـدد عمليات مناولة البضائع (شحنا وتفريغا) ، مما يترتب عليه زيادة كبيرة فى التكلفة ، علاوة على تعرض البضائع للتلف وارتفاع نسبة الفاقد منها .

وبناء على ما ذكر ، فقد أخذ عند حساب الطاقة القياسية لأرصفة أى ميناء – الخاصة بالدول النامية – بواقع ما يتحقق فى الموانى المصرية .

الطاقة القياسية للموانى المصرية :

فيما يلى عرض موجز للطاقة القياسية للموانى المصرية ومشروعات تطويرها ، مقسمة بين منطقتى البحر المتوسط والبحر الأحمر ، وذلك على النحو التالى :

موانى البحر المتوسط :

ميناء الاسكندرية : يتحمل ميناء الاسكندرية العبء الاكبر من حركة التجارة الخارجية لمصر ، حيث تم تداول حوالى ٧٠٪ من اجمالى هذه التجارة داخل ميناء الاسكندرية ، وهو ما يفوق الطاقة القياسية لأرصفة الميناء ، وتجرى محاولة التغلب على مواجهة هذا العبء الكبير بتفريغ بعض السفن على المخطاف .

ويشير الكتاب السنوى لهيئة ميناء الاسكندرية عام ١٩٨٣ ، أن حوالى ٩.٧ مليون طن بضائع قد تم تفريغها على المخطاف ، وهو ما يعادل ٣١.٦ ٪ من اجمالى كميات البضائع المتداولة ، مما يشير الى الجهود المبذولة فى سبيل تجنب غرامات التأخير وطول أوقات الانتظار .

وتقدر الطاقة القياسية الحالية لميناء الاسكندرية من البضائع الجافة ، بما يلى :

سلع تموينية	٣٣١٦.٦ الف طن
بضائع صب جاف	٤٠٨٤.٤ الف طن
بضائع عامة	٣٩٥٣.٠ الف طن
اجمالى	١١٣٥٤.٠ الف طن

وتتعدد مشروعات تطوير ميناء الاسكندرية ، والمتوقع استكمالها حتى عام ١٩٩٢ ، كما يلى :

- رصيف ٤/٥/٦ بطول ٥٥٠ متر وعمق ٦ أمتار ، بطاقة سنوية حوالى ٤٠٠ الف طن من البضائع العامة .

- رصيفا ٤١، ٨٦ بطول ١٧٠ متر وعمق ١٠.٠ الى ١٢ متر ، بطاقة حوالى ٣٠٠ الف طن .

- رصيف ٨٥ بطول ٢٢٠ متر للحبوب ، بطاقة تصل الى ١.٥ مليون طن .

- محطة للحاويات ، أرصفة ٤٩/٥٤ بطول ٥٣١ للحاويات و ١٦٠ مترا لسفن الدحرجة ، بطاقة حوالى ٦٠٠ الف طن عام ١٩٨٧ ، تزيد الى ١.٢ مليون طن عام ١٩٩٢/٩٠ . وبذلك تكون الطاقة الاجمالية لميناء الاسكندرية ، الحالية والمتوقعة ، على النحو الآتى :

انواع البضائع	طاقة الأرصفة		
	الحالية	١٩٨٧	١٩٩٠ - ١٩٩٢
سلع تموينية	٣٣١٦.٦	٤٨١٦.٦	٤٨١٦.٦
بضائع صب جاف	٤٠٨٤.٤	٤٠٨٤.٤	٤٠٨٤.٤
بضائع عامة	٣٩٥٣.٠	٥٢٥٣.٠	٥٨٥٣.٠
اجمالى	١١٣٥٤.٠	١٤١٥٤.٠	١٤٧٥٤.٠

ميناء الدخيلة :

ترجع فكرة انشاء ميناء الدخيلة الى خدمة مصنع حديد الدخيلة ، ثم برزت فكرة الاستفادة من انشاءات الميناء باضافة أرصفة أخرى للحاويات والبضائع العامة بجانب الرصيف الخاص بالمواد التعدينية ، ويجرى حاليا اتمام تنفيذ المرحلة الأولى للميناء ، والتى تضم حاجز أمواج بطول ٢٢٥٠ مترا ، ورصيف التعدين بطول ٦٣٠ مترا ، وأعماق تتراوح بين ١٤ . ٢٠ مترا ، وهو ما يسمح باستقبال حوالى ٦.٥مليون طن من الخامات التعدينية .

غير أن الحاجة الفعلية لمصنع حديد الدخيلة ستكون فى حدود ١.٥ مليون طن من خام الحديد ، وباقى الطاقة سيكون فائضا احتياطيا لمشروعات تعدينية مستقبلية . ومن المتوقع استخدام هذا الرصيف فى تفريغ كميات الفحم التى تزيد عن طاقة ميناء الاسكندرية . وعليه فان طاقة رصيف التعدين المستخدمة ستكون :

١٥٠٠	ألف طن عام ١٩٨٧
٣٠٠٠	الف طن عام ١٩٩٠
٤٥٠٠	الف طن عام ١٩٩٢

وطبقا لخطة تطوير ميناء الدخيلة ، فان المرحلة التالية تتضمن :

- انشاء محطة للحاويات بطول ٥٠٠ متر وعمق ١٤ مترا ، بطاقة حوالى ٧٥٠ الف طن سنويا .

- رصيفين للبضائع العامة بطول ٥٥٠ مترا وعمق ١٢ مترا ، بطاقة حوالى ٣٨٥ الف طن .

- رصيفين للبضائع العامة وذات الطبيعة الخاصة بطول ٥٠٠ متر وعمق ١٤ مترا ، بطاقة حوالى ٧٢٥ الف طن .

وبذلك تبلغ طاقة ميناء الدخيلة حوالى ١٥٠٠ الف طن عام ١٩٨٧، وحوالى (٤٨٦٠) الف طن عام ١٩٩٠ وحوالى ٦٣٦٠ الف طن عام ١٩٩٢ .

ويمكن قياس طاقة ميناء الاسكندرية والدخيلة معا حتى عام ١٩٩٢

على النحو التالى :

	١٩٨٧	١٩٩٠	١٩٩٢
			الطاقة بالألف طن
سلع تموينية	٤٨١٦.٦	٤٨١٦.٦	٤٨١٦.٦
بضائع صب جاف (وتعدينية)	٥٥٨٤.٤	٧٠٨٤.٤	٨٥٨٤.٤
بضائع عامة	٥٢٥٣.٠	٧٧١٣.٠	٧٧١٣.٠
الإجمالى	١٥٦٥٤.٠	١٩٦١٤.٠	٢١١١٤.٠

ميناء بور سعيد:

ويأتى فى المرتبة التالية لميناء الاسكندرية من حيث أهميته ، وقد تحمل الميناء عبء تداول حوالى ٦ مليون طن ، وهو ما يمثل حوالى ١٤٪ من اجمالى تجارة مصر الخارجية ، وهى كميات تفوق الطاقة القياسية لارصفة الميناء ، مما أدى الى تفريغ ٤٤٪ منها على المخطاف والباقى على أرصفة الميناء .

ويشير التقرير السنوى لهيئة ميناء بور سعيد الى أن ارصفة الميناء تتعرض للاجهاد الشديد المستمر ، مما يعرضها للانهيار ، حيث بلغت معدلات اشغالها مرة ونصف بالنسبة للمعدلات العالمية .

وتبلغ أطوال أرصفة الميناء ١٤١٠ أمتار بعمق ٨.٥ متر ، وتقدر طاقتها القياسية بحوالى ٢١٧٠ الف طن سنويا .

ويجرى حاليا انشاء محطة لحاويات بطول ٣٤٠ مترا وعمق ١٤ متـرا ، وتقدر طاقتها القياسية بحوالى ٤٣٠ الف طن سنويا .

وبذلك تبلغ الطاقة القياسية لميناء بور سعيد اعتبارا من عام ١٩٨٧ وبعد اضافة طاقة محطة الحاويات – ما يلى :

سلع تموينية	٩٣٥
بضاعة صب جاف	٦٧٠
بضائع عامة (ضمنها الحاويات)	٩٩٥
اجمالى طاقة ميناء بور سعيد	٢٦٠٠

ومن المعروف ان ميناء بور سعيد الحالى يصعب التوسع فيه ، لضيق مساحة اليابس المتاحة للميناء ، وتعارض حركة السفن داخله ، مع حركة الملاحة بقناة السويس ، مما يؤثر على كفاءة تشغيل الميناء وقلة عدد الأرصفة واعماقها ، بالاضافة الى أن تكاليف التوسع فى هذا الميناء أو انشاء أرصفة جديدة ، هى تكاليف باهظة ، مقارنة بتكاليف انشاء أرصفة مماثلة فى مناطق أخرى . ويرجع ذلك الى ضعف التربة فى منطقة بور سعيد وضيق المساحة المتاحة .

ميناء دمياط الجديد :

بدأ التفكير فى انشاء ميناء دمياط منذ أكثر من نصف قرن ، وقد أجرى العديد من البحوث والدراسات لهذا الميناء ، قامت بها مكاتب خبرة أجنبية وجهات دولية متعددة ، علاوة على الخبرات المصرية .

وفى أوائل عام ١٩٨٠ تم طرح مشروع الميناء فى مناقصة عالمية على اساس تصميم وانشاء وتمويل المشروع . وفى ٢١/٦/ ١٩٨١ تم التعاقد مع مجموعة الشركات الفرنسية اليابانية على انشاء الجزء الأول من المرحلة الأولى لمشروع الميناء ، بعدد ستة أرصفة بطاقة استيعابية قدرها ٢.٥ مليون طن / السنة .

كما تم فى ٧/٧/ ١٩٨٣ التعاقد مع مجموعة هذه الشركات على انشاء الجزء الثانى من المرحلة الأولى ، بعدد ستة أرصفة اضافية ليبلغ اجمالى الأرصفة اثنى عشر رصيفا ، يمكنها استيعاب حجم تجارة قدرها ٥.٦ مليون طن / السنة . ولم يكن متيسرا اتمام التعاقد الأصلى على المرحلة الأولى دفعة واحدة ، نظرا لعدم توافر التمويل اللازم فى حينه ، مما أدى الى تجزئة المرحلة الأولى الى فترتين ، وقد تم افتتاح هذه المرحلة في منتصف عام ١٩٨٦ .

وبعد الأخذ فى الاعتبار خطط تطوير ميناءى الاسكندرية والدخيلة ، وميناء بور سعيد ، خلال الفترة ما بين ١٩٩٢.٨٧ ، وكذلك احتمالات زيادة الطلب على ميناء دمياط – فان حجم الطلب على هذا الميناء يمكن تقديره على النحو التالى :

حجم الطلب على ميناء دمياط : الحد الأقصى

السنة	١٩٨٧	١٩٩٠	١٩٩٢
مواد تموينية	٢.٨١	٣.٧٢	٤.٤٠
بضائع صب جاف	٠.٢٧	١.١٢	١.٨٩
بضائع عامة	٤.٥٤	٤.٠٣	٥.١٢
تجارة الترانزيت	١.٨٠	٢.٣٠	٢.٣٠
الإجمالى	٩.٤٢	١١.١٧	١٣.٧١

ويتبين من ذلك ، وجود طلب على الميناء يصل الى حوالى ٩.٤٢ مليون طن بضائع عام ١٩٨٧ ، وهو ما يتجاوز الطاقة المقدرة للمرحلة الأولى للميناء (حوالى ٥.٦ مليون طن بضائع) .

ويتزايد الطلب على الميناء ليصل الى ١١.١٧ مليون طن بضائع عام ١٩٩٠ ، ترتفع الى ١٣.٧١ مليون طن عام ١٩٩٢ .

موانى البحر الأحمر :

ميناء السويس :

يضم ميناء السويس ثلاثة « موانى » - بجانب حوض البترول - وهى موانى : ابراهيم والأدبية وعتاقة . وقد تم تداول ٥.٢ مليون طن بضائع خلال عام ١٩٨٣ ، معظمها بترول (٣ مليون طن) . وتقدر الطاقة القياسية لموانى السويس كما يلى :

ميناء ابراهيم :

ويشمل ارصفة الركاب بطول ٤٢٥ مترا وأرصفة البضائع التالية :

(الف طن)

- جزء من الرصيف الشمالى بطول ٢٨٠ متر وعمق ٨ أمتار ١٦٨
- الجهة الشمالية من الرصيف المتوسط بطول ٤٢٠ مترا وعمق ٩ أمتار ٢٥٢
- الجهة الجنوبية من الرصيف المتوسط بطول ٣٠٠ متر وعمق ٨ أمتار ١٢٠

———

٥٤٠

ميناء الأدبية ويشمل :

- أرصفة الغلال بطول ٥٨٠ مترا وعمق -١٣ مترا ٨٧٠
- رصيف البضائع العامة بطول ١٥٠ مترا وعمق ٨ أمتار ٦٠

———

٩٣٠

وبذلك يمكن قياس طاقة موانى السويس عام ١٩٨٧ على النحو التالى :

	الف طن
سلع تموينية	٨٧٠ الف طن
بضائع صب جاف	٤٧٠ « «
بضائع عامـــــة	١٣٠ « «
الاجمالى	١٤٧٠ « «

ميناء سفاجا :

ويقع فى منتصف الساحل المصرى على البحر الأحمر ، وقد تم تداول حوالى ١.٧ مليون طن بضائع خلال عام ١٩٨٣ منها ١٤٠٠ ألف طن واردات معظمـــها من القمح ، و ٢٧١ الف طن صادرات من الفوسفات .

ويجرى تطوير ميناء سفاجا بانشاء أرصفة جديدة للغلال (صومعة) والخامات . وتبلغ أطوال أرصفة الميناء ما يلى :

	(الف طن)
الرصيف الحالى بعمق ١٠ أمتار	
- رصيف الغلال بطول ٢٥٠ مترا	٥٠٠
- رصيف بضائع عامة بطول ١٥٠ مترا	٩٠
- رصيف الخامات بطول ٢٠٠ مترا	٢٠٠
الطاقة الحالية	٧٩٠
أرصفة تحت الانشاء بعمق ١٤ مترا	
- رصيف الغلال (صومعة) بطول ٢٨٣مترا	١١٣٢
- رصيف الخامات بطول ٧٠ متر	٧٠

- الطاقة المضافة		١٢٠٢
اجمالى طاقة الميناء		١٩٩٢

وتقسم طاقة الميناء حسب أنواع السلع كما يلى :

السنوات	١٩٨٧	١٩٩٢
سلع تموينية	٥٠٠	١٦٣٢
بضائع عامة	٩٠	٩٠
صب جاف (خامات)	٢٠٠	٢٠٠
الإجمالى	٧٩٠	١٩٩٢

ملخص الطاقة القياسية للموانى :

تمثل الطاقة القياسية للموانى طاقة الأرصفة ، ونظرا لأن وصول السفن غير منتظم ، مما يترتب عليه احيانا انتظار بعض السفن لخلو مرابط لها للتفريغ والشحن ، وحتى يمكن جعل متوسط أوقات الانتظار فى الحدود المقبولة عالميا - فمن المتفق عليه أن طاقة أرصفة الميناء يجب أن تزيد بنسبة ٢٥٪ عن كميات البضائع الممكن تداولها بالميناء عند مستوى التشغيل الاقتصادى .

ويوضح الجدول الوارد فى الصفحة التالية ، ملخص الطاقة القياسية للموانى المصرية - عدا ميناء دمياط - وكميات البضائع الممكن تداولها عليها خلال اعوام ١٩٨٧ - ١٩٩٠ - ١٩٩٢ .

× على أن يؤخذ فى الاعتبار أنه قد طرحت - خلال مراحل مناقشة هذه الدراسة - معلومات لجهات رسمية مسئولة توجز فيما يأتى :

× أن الموانى تمثل احدى شعب ثلاث للنقل البحـرى هى : الأسطول ثم الموانى ، ثم الخدمات البحرية .

× ان الأسطول الوطنى تطور خلال السنوات الثلاث الأخيرة من وحدات حمولتها الاجمالية ٥٤٠ الف طن - ما بين القطاع العام والخاص - حتى وصلت حمولته الى ١,٢٠٠ مليون طن .

× ان الخدمات الملاحية زادت كفاءتها حتى حققت فى العام الأخير انتاجا قدره ٦١٩ مليون جنيه ، بعائد مقداره ١٤٨ مليون جنيه .

× أن طاقة الموانى المصرية - بعد ثلاث سنوات من الخطة الحالية - زادت بمقدار ٩ مليون طن فى السنة .

× أنه ستكون هناك زيادة فى طاقة موانى البحر الأبيض ، مقدارها ١٩ مليون طن ، عام ١٩٩٢ ، وستبلغ فى موانى البحر الأحمر ١٠.٥ مليون طن ، فى العام نفسه ، باجمالى مقداره ٢٩.٥ مليون طن ، عام ١٩٩٢ .

× أن حركة التجارة فى موانى البحر الأبيض ستزيد بمقدار ٩ مليون طن ، وفى موانى البحر الأحمر ٨.٩ مليون طن ، كحد أقصى ، عام ١٩٩٢ .

× أنه على أساس ما سبق ، سيكون هناك فائض فى طاقة الموانى عام ١٩٩٢ ، بالمقارنة بحركة التجارة المتوقعة كحد أقصى ، وذلك على النحو الآتى :

موانى البحر الأبيض ١٠ مليون طن .

موانى البحر الأحمر ١.٦ مليون طن .

التوصيات

وعلى ضوء العرض السابق ، والمناقشات المستفيضة التى جرت فى اجتماع المجلس بشأن تطوير الموانى - يوصى بما يأتى :

* أن تتم بصفة دورية ، مراجعة حجم تجارة مصر الخارجية ، حتى يمكن على اساسها تنفيذ خطط التوسع فى الموانى ، طبقا لحجم التجارة المخصص لكل منها .

على أن يؤخذ فى الاعتبار أن تزيد طاقة كل ميناء بما لا يقل عن نسبة معقولة من حجم التجارة المخصص لها ، لمواجهة موسمية الحاويات ومواسم الأنواء وعدم انتظام ورود البضائع على مدار العام ، وحتى يمكن القضاء بصفة نهائية على ظاهرة التكدس فى الموانى المصرية .

* ضرورة الاهتمام - علاوة على تجارة مصر الخارجية - بتجارة الترانزيت ، مع العمل منذ الآن عن طريق وضع برامج للتنفيذ ومشروعات للتشغيل - على الاستفادة الكاملة بالامكانات التى سيتيحها ميناء دمياط بالنسبة لهذه التجارة ، وخاصة المعبأ منها فى حاويات ، لما سوف تحققه

ملخص الطاقة القياسية للموانى الحالية وكميات البضائع الممكن تداولها

المدة	أنواع البضائع	البحر المتوسط				البحر الأحمر			
		اسكندرية	بور سعيد	اجمالي	كميات البضائع	السويس	سفاجا	اجمالي	كميات البضائع
١٩٨٧	سلع تموينية	٤٨١٧	٩٣٥	٥٧٥٢	٤٦٠٢	٨٧٠	٥٠٠	١٣٧٠	١٠٩٦
	صب جاف	٥٥٨٤	٦٧٠	٦٢٥٤	٥٠٠٣	٤٧٠	٩٠	٥٦٠	٤٤٨
	بضائع عامة	٥٢٥٣	٩٩٥	٦٢٤٨	٤٦٩٨	١٣٠	٢٠٠	٣٣٠	٢٦٤
	اجمالى	١٥٦٥٤	٢٦٠٠	١٨٢٥٤	١٤٦٠٣	١٤٧٠	٧٩٠	٢٣٦٠	١٨٠٨
١٩٩٠	سلع كهربائية	٤٨١٧	٩٣٥	٥٧٥٢	٤٦٠٢	٨٧٠	١٦٣٣	٢٥٠٢	٢٠٠٢
	صب جاف	٧٠٨٤	٦٧٠	٧٧٥٤	٦٢٠٣	٤٧٠	٩٠	٥٦٠	١٤٨
	بضائع	٧٧١٣	٩٩٥	٨٧٠٨	٦٩٦٦	١٣٠	٢٧٠	٤٠٠	٣٣٠
	اجمالى	١٩٦١٤	٢٦٠٠	٢٢٢١٤	١٧٧٧١	١٤٧٠	١٩٩٢	٣٤٦٢	٢٩٧٠
١٩٩٢	سلع تموينية	٤٨١٧	٩٣٥	٥٧٥٢	٤٦٠٢	٨٧٠	١٦٣٢	٢٥٠٢	٢٠٠٢
	صب جاف	٨٥٨١	٦٧٠	٩٢٥٤	٧٤٠٣	٤٧٠	٩٠	٥٦٠	٤٤٨
	بضائع عامة	٧٧١٣	٩٩٥	٨٧٠٨	٦٩٦٦	١٣٠	٣٧٠	٤٠٠	٣٣٠
	اجمالى	٢١١١٤	٢٦٠٠	٢٣٧١٤	١٨٩٧١	١٤٧٠	١٩٩٢	٣٤٦٢	٢٣٧٠

من دخل بالعملات الأجنبية ، وما يتبع ذلك من زيادة فى الدخل القومى .

* التنسيق بين هيئة الموانى والأجهزة الحكومية وبين الهيئات الأخرى ، سواء فى مجال التخطيط أو التنفيذ ، بهدف تحديد برامج وصول الواردات بما يتناسب مع طاقة الموانى ، مع مراعاة دراسة الأسواق ، والبحث عن أسواق جديدة للتخفيف عن الموانى .

والاهتمام بتطوير الخدمات المعاونة بالموانى ، من توكيلات ملاحية وشركات الشحن والتفريغ ، وشركات المستودعات ، وشركات توريد مستلزمات السفن ، وغيرها .

* ضرورة توفير الامكانات لتنفيذ المشروعات المرتبط بها حاليا بالموانى المختلفة ، والتى يجرى تنفيذها . وكذلك سرعة توفير البنية الأساسية من وسائل النقل ، لضمان كفاءة التشغيل ، ومن ذلك :

- اتمام مشروعات البنية الأساسية لميناء دمياط : الطرق البرية ، الطرق المائية الداخلية وهويس دمياط فى فارسكور ، وقناة الصنادل التى تصل البحر الأبيض بفرع دمياط .

* متابعة التطور التكنولوجى فى معدات الشحن والتفريغ ووسائل تعبئة البضائع ، وفى صناعة بناء السفن وما يلزم لها من خدمات بالموانى المصرية ، وادخال ما يتناسب مع تجارة مصر الخارجية منها . بغرض تخفيض نولون نقل وشحن وتفريغ السفن عن المنتج والمستهلك الى أقل قدر ممكن .

* سرعة العمل للقضاء على ظاهرة تفريغ السفن على المخطاف بالموانى على مواعين ، للقضاء على تعدد عمليات التفريغ من السفن الى المواعين .

* استمرار الاهتمام برفع كفاءة العنصر البشرى العامل بكافة مجالات العمالة بالموانى ، وذلك تأكيدا لما يجرى من تدريبه على استيعاب واستخدام وصيانة المعدات الحديثة التى تزود بها الموانى المصرية ، حتى يمكن الاستفادة الكاملة من هذه المعدات بما يحقق الوفر فى تكلفة مداولة السفن من البضائع .

* ضرورة تطوير كافة القوانين واللوائح والاجراءات المعمول بها بالمرافق المصرية ، بحيث تحقق الكفاءة الادارية الكاملة ، بما ييسر على اصحاب البضائع استلامها بدون روتين وتعدد فى الاجراءات . مع مراعاة ضرورات الأمن ، وعلى الأخص بالنسبة للبضائع المحملة داخل حاويات ، بحيث يتم فتحها فى مكان الاستلام بحضور رجال الجمارك ، وذلك للاستفادة القصوى من النقل بالحاويات كوسيلة من الباب الى الباب ، أو من المنتج الى المستهلك .

سياسة النقل الجوى

اهتم المجلس القومى للانتاج ، منذ دوراته الأولى ، بموضوع النقل الجوى ، وكان من ثمرات هذا الاهتمام أن بحثه فى عدة دورات ماضية ، بادئا فى دورته الثالثة بدراسة « مشكلات الطيران المدنى والنقل الجوى » ثم خص المطارات ببحث مستقل عنوانه « المطارات المصرية ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ » وذلك فى خلال الدورة الرابعة . ولصلة النقل الجوى بحركة السياحة وتنشيطها ، فقد أفرد المجلس ، فى دورته السادسة ، دراسة خاصة تناولت « سياسة الطيران العارض » .

ثم رأى المجلس أن يبلور دراساته فى تقرير متكامل عن سياسة النقل الجوى ، فأصدر فى دورته العاشرة القسم الأول من هذا التقرير تحت عنوان « نحو سياسة مستقبلية للنقل الجوى والطيران المدنى » .

أما هذه الدراسة الراهنة ، فتمثل القسم الثانى المكمل للتقرير . وقد

رئى ان تشتمل على بعض الجوانب التى تمس السياحة ، سواء من ناحية أهمية النقل الجوى لها ، أو من ناحية المطارات السياحية ، وغيرها .

أهمية النقل الجوى لمصر :

يعتبر النقل الجوى من الأنشطة الهامة فى التنمية ، سواء من الناحية الاقتصادية أو الثقافية أو الاجتماعية . وتفوق حاجة مصر الى النقل الجوى حاجة كثير من دول العالم ، خاصـة مـن النـاحية الاقتصـادية . وتبرز اهمية السياحة لمصر فى هذا المجال ، باعتبارها من أهم الموارد الرئيسية ، فى المستقبل ، للتنمية الاقتصادية ، ومن ثم تأتى اهمية تطوير النقل الجوى ، حتى يمكن تقديم ما تتطلبه السياحة من خدمات النقل السياحى ، خاصة وان البيانات المتاحة تشير الى أن ٣٠ ٪ من طاقة النقل الجوى فى مصر ، تتجه الى خدمة صناعة السياحة ، وكذلك حتى يمكن الوفاء بخدمات حركة الشحن ونقل البضائع اذ يؤدى النقل الجوى خدمات كبيرة فى مجال تصدير المنتجات المصرية الى الأسواق الخارجية ، وفى نقل ما يحتاجه الاقتصاد القومى من مستلزمات التنمية الزراعية والحيوانية والصناعية والعلمية .

ومن أهم الأغراض الأخرى التى يخدمها النقل الجوى فى مصر :

– تيسير انتقال المصريين داخل المنطقة العربية ، وخصوصا الى الاقطار البترولية ، حيث يعود ذلك على الوطن بدخل كبير من مدخرات هؤلاء المواطنين .

– ايجاد وسيلة سريعة ومريحة لانتقال رجال الأعمال المصريين والأجانب ، مما يحقق سرعة انجاز الأعمال وربط مصر بالعالم حيث الخبرة والتقدم من ناحية ، وفرص تسويق الخبرات والمنتجات المصرية ، من ناحية أخرى .

– تمكين المواطنين من أداء الواجبات الدينية فى مواسم الحج والعمرة والزيارات الدينية الأخرى ، وكذلك فى قضاء الاجازات الترفيهية، سواء داخل الجمهورية أو خارجها .

توقعات تطور حركة الركاب حتى عام ٢٠١٠ :

– سيعتمد تطور حركة الركاب فى مصر على نمو النقل الجوى العالمى بشكل عام ، وسيكون هذا النمو متفاعلا بشكل واضح مع نمو حركة السياحة الدولية ، حيث ان ازدياد الإقبال على السياحة ينشط النقل الجوى ، كما أن التقدم فى امكانات النقـل الجـوى يزيد من نشاط السياحة .

– وطبقا لهذه التوقعات ، فان اجمالى عدد الركـاب الذين سينتقلون بالطائرات من والى مصـر فى عام ٢٠١٠، سيصـل الى حوالى ٢٥ مليون راكب .

– ومع زيادة الاقبال على السياحة الترفيهية والسياحة الثقافية ، والسياحة التى تجمع بين الفرضين ، ومع رغبة المسافرين فى الانتقال مباشرة من خارج القطر الى نقاط سفرهم النهائية داخل مصر– فانه من المتوقع ان تختلف نسب الزيادة فى عدد الركاب من مطار الى آخر .

– التوقعات المتفائلة ، المبنية على اساس عدد الركاب فى عام ١٩٨٤ ومعدلات الزيادة المتوقعة لكل مطار ، هى كالآتى :

التوقعات عن عدد ركاب الطائرات بالمطارات المصرية المختلفة فى عام ٢٠١٠ بناء على بيانات عدد الركاب فى عام ١٩٨٤

المطار	حركة ١٩٨٤	معدل الزيادة المفترضة	
القاهرة	٦.٧٠٠.٠٠٠	٦٪	١٦ مليون
الاسكندرية	١١٨.٥٠٠	١٥٪ لمدة ١٠سنوات ٥٪ بعد ذلك	٢ مليون
الاقصر	٥٢٥.٥٠٠	١٠٪ لمدة ١٠ سنوات ٥٪ بعد ذلك	٢ "
أسوان	٦٥٥.٠٠	" " "	٢.٥ "
أبو سمبل	٣١٠.٠٠٠	" " "	١.٢٥ "
الفردقة	٥٨.٠٠٠	١٥٪ لمدة ١٠سنوات ٥٪ بعد ذلك	مليون
مطارات سيناء	٥,٠٠٠	" " "	١٠٠ الف
الوادى الجديد	١٥.٥٠٠	" " "	٢٠٠ الف

– من المستهدف تحقيق خمسة ملايين سائح الى مصر سنة ٢٠١٠ .

ولما كان ما ينتظر أن تنقله مؤسسة مصر للطيران سنة ٢٠١٠ هو عشرة ملايين ونصف مليون راكب ، وكان عدد السياح الذين يتم نقلهم على طائرات المؤسسة يمثل ٣٠٪ من مجموع الركاب (وفقا لاحصائيات المؤسسة) يكون من المتوقع أن تنقل المؤسسة ٣.٥ مليون سائح سنة ٢٠١٠ كما ينتظر أن يتم نقل ١.٥ مليون سائح على رحلات شركات الطيران الأجنبية والرحلات العارضة .

توقعات تطور حركة البضائع حتى عام ٢٠١٠ :

يستفاد من بعض احصائيات عن حركة الشحن بمصر ، ومعدلات النمو السنوى المتوقعة للصادرات المصرية ، مايأتى :

– زاد حجم حركة الشحن الجوى خلال عام ١٩٨٢ ، فبلغ ٢.١ مرة مما كان عليه خلال عام ١٩٧٢ .

– بينت دراسات الياتا عام ١٩٨٣ أن معدلات النمو بعد ١٩٨٣ هى كالآتى :

١٩٨٣	٣.٤٪
١٩٨٤	٨.٥٪
١٩٨٥	٧.٤٪

بعد ذلك حتى ١٩٩٢ – ٦.١٪ فى المتوسط .

– وبالنسبة لحركة الشحن بين أوربا والشرق الأوسط :

١٩٨٣	٣.٥٪
١٩٨٤	١١.٣٪
١٩٨٥	٨.٤٪

بعد ذلك حتى ١٩٩٢ – ١١.٥٪ فى المتوسط .

توقعات حركة الشحن فى مصر :

تتولى عمليات الشحن الجوى فى مصر ، عدد من الشركات الأجنبية ، بجانب الشركات المصرية .

وقد تطور حجم الشحن كالآتى :

١٩٨٣	١٢٥٠٠٠ طن
١٩٨٥	٢١٠٠٠٠ طن

التوقعات الخاصة بنمو حركة الشحن الجوى فى مصر ، على أساس نسبة ١١.٥٪ سنويا :

١٩٩٠	٤٢٥٠٠٠ طن
١٩٩٥	٦٨٥٠٠٠ طن
٢٠٠٠	٨٠٠٠٠٠ طن
٢٠١٠	١٠٠٠٠ طن

ولايبدو حتى الآن أن هناك مشكلة فى توفر الطائرات اللازمة لمواجهة هذا النمو ، ولكن الواضح أن المنطقة المخصصة لخدمة هذا النشاط فى مطار القاهرة يزداد ازدحامها .

وطبقا لمعدلات النمو المتوقعة ، فان الأمر سيحتاج مستقبلا الى مساحات تعادل أربعة أضعاف المساحات المتاحة حاليا لذلك . وقد يكون من المناسب تخصيص أحد المطارات القريبة من القاهرة لعمليات شحن البضائع .

السياسات المقترحة

تنظيم النقل الجوى :

ينقسم النقل الجوى الدولى الى قسمين :

– النقل الجوى الدولى المنتظم للركاب والبضائع .

– النقل الجوى الدولى العارض للركاب والبضائع .

ويحكم النقل الجوى والعارض « الاتفاقية الدولية للعبور » ويؤدى كل منهما دورا رئيسيا فى التنمية الاقتصادية لمصر ، عن طريق ما يهيئه من وسيلة سريعة مريحة ومناسبة لنقل السياح من البلاد المصدرة لهم الى مصر ، وكذلك مايتيحه من وسيلة أمينة لتصدير الفواكه والخضروات والمعلبات والمصنوعات المصرية الى الأسواق الخارجية .

ومن هذا المنطلق ، وحتى يمكن للخطوط الجوية المصرية الامتداد الى بلاد العالم التى ترتبط بها مصر : اقتصاديا واجتماعيا وعمرانيا وسياسيا – فقد عقدت خمسا وثمانين اتفاقية ثنائية ، الا أن معظم هذه الاتفاقيات قد أهمل فيها النص على حقوق مستقلة لنقل الركاب وأخرى لنقل البضائع ، الأمر الذى تعذر معه تشغيل خطوط جوية منتظمة لنقل

البضائع الا بالتضحية ببعض الحقوق الخاصة بنقل الركاب ، ويقتضى الأمر ما يأتى :

× اعادة النظر فى هذه الاتفاقيات للنص فيها على حقوق لكل من البضائع والركاب .

× عقد اتفاقيات مع بعض البلاد التى لم يتم عقد اتفاقيات معها حتى اليوم ، وأغلبها يقع فى أمريكا الجنوبية وأفريقيا ، وهى التى قد تصبح مصدرة للسياحة ، أو تعد سوقا مناسبة للمنتجات المصرية .

× أما فى شأن النقل الجوى العارض فيجب أن ينظر اليه نظرة عامة من حيث أثره على تنشيط السياحة الى مصر .

× السماح دونما قيد لجميع شركات الطيران الأجنبية والمصرية بتشغيل أى عدد من الرحلات العارضة الى سواحل البحر الأحمر ، بشرط التزامها بالقواعد المنظمة لهذه الرحلات ، وأيضا الى سواحل البحر المتوسط ، عند توافر البنية الأساسية للسياحة من منشآت وخدمات تتطلبها هذه الصناعة ، وذلك تنشيطا لحركة السياحة الترفيهية .

* أما فيما يتعلق بالسياحة الثقافية والتى تقصد أيا من القاهرة / الأقصر / أسوان ، وهى التى تخدمها الخطوط الجوية المنتظمة لمؤسسة مصر للطيران والشركات العالمية الأخرى - فلا يجوز الترخيص بتشغيل رحلات عارضة اليها إلا إذا تم ذلك بالاتفاق مع مؤسسة مصر للطيران .

النقل الجوى للبضائع :

قد يكون النقل الجوى هو الوسيلة الوحيدة لنقل بعض المنتجات السريعة التلف كالخضروات والفواكهة الى الأسواق الخارجية . ولما كانت مصر تسعى جاهدة الى زيادة صادراتها ، وكانت المحاصيل الزراعية هى أهم ما يمكن لمصر تصديره الى كثير من البلاد الأوربية والعربية ، لهذا فقد بدأ فى السنوات الأخيرة انشاء بعض شركات النقل الجوى للعمل فى نقل البضائع . وقد نجحت هذه الشركات الى حد كبير فى تنشيط الصادرات للأسواق الخارجية ، وكذلك فى نقل كثير من متطلبات تحقيق الأمن الغذائى الى السوق المصرى ، إلا أن مجال الشحن الجوى ما زال فى حاجة الى التشجيع ، ليستطيع أن يلعب دورا رئيسيا فى زيادة الصادرات المصرية ، نظرا لانه يحكم هذا النشاط سلطات الطيران فى البلاد المستوردة للمنتجات المصرية ، ولأن مثل هذه الرحلات تتم عن طريق الحصول على تصاريح خاصة لتشغيل رحله عارضة ، وهو أمر - مع مافيه من عدم انتظام الرحلات - يضيف أعباء مادية كثيرة على المنتجات المصرية لما على الشاحن دفعه من جعل للبلد المستقبلة للطائرة ، أو عن طريق تشغيل خطوط جوية منتظمة وفقا لأحكام الاتفاقيات الثنائية المعقودة بين مصر والبلاد المنقول اليها الحمولة .

شركات القطاع الخاص :

تمارس شركات القطاع الخاص العاملة فى حقل النقل الجوى نشاط النقل الدولى للشحن الجوى ، ولا تمارس النقل الجوى الداخلى ، الذى تمارسه - فى الوقت الحاضر - مؤسسة مصر للطيران .

واذا كانت الخطوط الداخلية محدودة حاليا فى شريط ضيق وهو وادى النيل ، فمن المنتظر مستقبلا - بعد امتداد العمران الى الواحات وسيناء والمناطق الصحراوية الأخرى - أن تتسع الرقعة من أرض الوطن التى على النقل الجوى أن يخدمها وتسمح بتعدد الخطوط الجويه ، وبذلك يتسع المجال لأكثر من جهة الى جانب مصر للطيران للقيام بهذه الخدمة ، على أن يتوفر فيها الشروط الفنية والمادية التى تضعها سلطات الطيران ، لضمان أعلى درجة من الكفاءة والأمان .

خدمة شركات البترول : تحتاج شركات البترول التى تعمل فى التنقيب الى خدمات النقل الجوى ، سواء لنقل العاملين بها الى أماكن التنقيب البعيدة عن العمران ، أو لنقل المهمات والمعدات الى أماكن التنقيب فى الصحراء ، أو داخل مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط .

وقد انفردت الهيئة العامة للبترول - بعد أن قامت بانشاء شركة قطاع عام للقيام بمثل هذه الخدمات - وحدها بهذا المجال . وعلى ذلك فقد اضطرت الشركات الخاصة الى وقف نشاطها والاستغناء عن كل العاملين بها ، سواء من الفنيين أو الطيارين أو العمال .

وتحقيقا لمبدأ توفر عنصر المنافسة ، وتدعيما للاقتصاد القومى الذى يعتمد على كل من القطاعين العام والخاص - فإنه يجب النظر فى وقف احتكار شركات القطاع العام ، ودعوة القطاع الخاص للمشاركة فى هذه الخدمة ، واحياء الشركات الخاصة التى تجمد نشاطها .

تصويب الاتفاقيات الثنائية والتجارية : وذلك نظرا لتقادم معظم الاتفاقيات مما يقتضى ضرورة تعديلها أو تصويبها ، فى اطار تحقيق الصالح العام لمصر ، مـع الأخـذ فى الاعتبـار بمبدأ المعاملـة بـالمثـل .

حركة نقل البضائع : قامت المؤسسة بتحويل طائرتين من طراز ٧٠٧ الى نقل البضائع فقط ، ومن هذا المنطلق يجب حماية حقوق المؤسسة مع شركات الطيران المصرية الأخرى ، وتصويب الخريات الممنوحة لها والمتعارضة مع مصالح مصر للطيران .

الطيران العارض : يتطلب الأمر لتنشيط السياحة ، السماح بالرحلات الدولية العارضة الى مناطق السياحة الترفيهية (البحر الأحمر ، سيناء ، الصحراء) بدون قيود ، وألا يصرح بالرحلات العارضة الثقافية الى الأقصر واسوان والقاهرة الا بعد التفاهم مع مؤسسة مصر للطيران ، وأن تتم الرحلات العارضة وفقا للقواعد التى اقترحتها لجنة النقل الجوى بوزارة الطيران المدنى .

تطور الأسطول : تملك مصر للطيران حاليا ٢٧ طائرة متنوعة الطراز ، ما بين قصيرة المدى ، وطويلة المدى ، ويبلغ اجمالى مقاعدها المعروضة ٥٠٤٠ مقعدا

ومع تطور حجم الركاب من ٢.٨ مليون حاليا الى ١٠.٣ مليون فى عام ٢٠١٠ ، سيتطور الاسطول ليصل عدد طائراته الى ٧٥ طائرة متنوعة الطراز .

تطور الشبكة : سيضاف الى الشبكة الحالية لمصر للطيران ، التى تشمل ٤٣ نقطة خارج الجمهورية ، ما يلى : فى الامريكتين : ٨ نقاط ، فى أوربا ٨ نقاط ، فى آسيا : ٨ نقاط ، فى افريقيا : ٦ نقاط ، فى استراليا : نقطتان .

خدمات الصيانة : سيتم تعمير جميع الطرازات والمحركات فى القاهرة ، وسيضاف الى قوة المؤسسة حظيرتان كبيرتان للطائرة ٧٤٧، ٧٦٧ .

العمالة : ستتضاعف العمالة الفنية ، وستكون الزيادة السنوية بمعدل ٣.٦ ٪ .

التمويل : سوف يحتاج التطور الكبير فى اسطول الشركة – والذى يتضمن زيادة عدد طائراتها الى سبعين طائرة ، منها ست طائرات جامبو – الى تمويل ضخم يرجى أن تتمكن الشركة من توفيره ذاتيا ، على أن الأمر سيتطلب ضمان البنك المركزى للشركة فى شرائها لهذه الطائرة .

المطـــارات

مطارات مدينة القاهرة الكبرى :

مطار القاهرة الحالى : الذى يقع فى أقصى الشمال الشرقى للمدينة هو المطار الرئيسى فى مصر ، ويستوعب حاليا حركة الطائرات التى تصل الى ٦٠٠٠٠ حركة فى السـنة ، وحركة الركاب التى وصلت فى عام ١٩٨٤ الى ٦.٧ مليون راكب .

ومع توقع نسبة زيادة سنوية فى حدود ٦٪ ، فانه من المنتظر أن يصل عدد ركاب مطار القاهرة سنة ٢٠١٠ الى ١٦ مليون راكب .

وأمكانات مطار القاهرة – من حيث مدارج الاقلاع والهبوط وممرات التوصيل والتسهيلات الملاحية والمشروع الخاص بانشاء مبنى جديد للركاب يتكون من ٣ وحدات تتسع كل وحدة لعدد ٥ مليون راكب سنويا – تجعل المطار صالحا وكافيا للحركة المتوقعة حتى سنة ٢٠١٠ ، ومع ذلك فان عدد ركاب المطار والمرافقين وحركة السيارات المتوقعة تجعل من الضرورى المسارعة بتوصيل خط المترو الى منطقة مبنى الركـاب الجديد ، مع ربط هذا الخط بمترو الانفاق فى المدينة ، وبشبكة السكة الحديد فى ميدان رمسيس .

كما يتطلب الأمر أيضا – لتحقيق استفادة اكبر من المطار لفترة أطول – سرعة اتخاذ الاجراءات لدراسة احتياجات توسع المطار الى الناحية الشرقية ، وحجز الأراضى اللازمة لذلك وحمايتها .

وقد وصلت امكانات المطار – بالنسبة لتداول عمليات شحن واستقبال البضائع – الى حد ان اصبح من الضرورى البدء فى التخطيط لمناطق جديدة لهذه العمليات ، أو تخصيص مطار آخر لعمليات الشحن الجوى .

ومن المتوقع ، فى أوائل القرن القادم ، ان يزيد الضغط على مطار القاهرة الحالى ، الأمر الذى يجعل من الضرورى البدء فى انشاء مطار دولى ثان للمدينة .

ويرجى أن تسارع الهيئة العامة للطيران المدنى ، بالاشتراك مع هيئة التخطيط العمرانى للقاهرة الكبرى ، فى اختيار الموقع المناسب لانشاء مطار آخر للقاهرة الكبرى ، والحفاظ على هذا الموقع خاليا من أى

عوائق ، مع التخطيط لربطه بطرق ووسائل المواصلات السريعة بالقاهرة .

مطار امبابة : يخدم هذا المطار الآن ١١ هيئة وشركة ، وبه ٩٥ طائرة ، ويحتاج الى مساحة اضافية فى حدود ٦٠ فدانا لتطويل مدرج الطائرات به .

وطبيعة المطار تجعله صالحا للاستخدام كمطار وكمزرعة للخضر والفواكه لتغذية المناطق المحيطة به ، ويعتبر رئة المنطقة ، ولابديل له الا على بعد ٥٢ كيلو مترا من القاهرة ، وبتكاليف تصل الى ١٠٠ مليون جنيـــه .

ويستدعى الأمر المحافظة على هذا المطار ، وازالة العوائق التى نشأت حوله لاستعماله للتدريب بأمان وسلامة . مع الاسترشاد بالنتائج العملية لما تقوم به اكاديمية البحث العلمى من دراسات للاستفادة من هذا المطار .

مطارات منطقة الاسكندرية : بلغ عدد ركاب مطار الاسكندرية ١١٨٥٤٨ فى عام ١٩٨٤ ، وتزايد العدد فى عام ١٩٨٥ ليصل الى ١٦٢٥٣٨ ، بعد أن بدأت الخطوط الدولية تعمل فى هذا المطار .

ومن المنتظر ان تكثر الرحلات الدولية من مطار الاسكندرية ، وأن تتزايد حركة الركاب بمعدلات كبيرة فى السنوات القادمة ، حيث من المتوقع أن يصل عددهم الى ٢ مليون راكب فى عام ٢٠١٠ . وهناك تقدير يشير الى أن عددهم سيصل فى هذا التاريخ - الى ٣ مليون راكب .

ومهما كانت الاختلافات فى اعداد الركاب المتوقعة ، فان الاسكندرية ستحتاج الى مطار دولى يستقبل طائرات تحتاج لمر طوله ٣٠٠٠ متر وبعرض ٥٤ متر ، مما يستدعى وجود بدائل مناسبة لمواجهة هذه الأوضاع .

والى أن يتم البت علميا فى شأن هذه البدائل ، فمن المناسب الاستمرار فى استعمال مطار النزهة للنقل الداخلى والخارجى ، فى حدود امكاناته ، حتى تتم الدراسة .

المطارات السياحية : وهى مطـارات الأقصر ، أسوان ، أبو سمبل ، الغردقة ومطارات سيناء .

حيث ستبلغ حركة الركاب فى هذه المطارات فى سنة ٢٠١٠ حوالى ٧ مليون راكب ، وسيكون الحجم الأكبر منها فى مطارات : الأقصر- وأسوان - وأبو سمبل - والغردقة .

وتشمل الخطة الخمسية الحالية المشروعات المتداولة فى الخطة الخمسية ، وفى مقدمتها مشروعات لتحسين الخدمات فى هذه المطارات ، سواء من ناحية الخدمات اللازمة للطائرات والمبانى والتسهيلات اللازمة للركاب ، بما يواجه الزيادة المتوقعة فى السنوات العشر القادمة ، وبما يمكن من استخدامها ليلا .

ومن الملاحظ ان بعض مشروعات التحسين فى هذه المطارات عبارة عن مبان سابقة التجهيز ، لجأت هيئة الطيران الى انشائها لمواجهة الزيادة التى حدثت فى السنوات الأخيرة ، ولم تكن مبانى تلك المطارات مستعدة لها . ومن المقترح أن يتم التخطيط من الآن ، لبناء مبان للركاب على مستوى مرتفع ، وبتصميم جمالى يتفق مع أهمية هذه المطارات ، ومع ما تستهدفة من حركه ، وتزويد هذه المطارات بخدمة إنارة ثابتة وخدمات للنزول الآلى .

المطارات الأخرى : وهى مطارات بور سعيد ، أسيوط ، مرسى مطروح ، الوادى الجديد .

وعلى الرغم من المبالغ التى أنفقت على هذه المطارات ، وعلى الرغم من مصروفات التشغيل اللازمة للاحتفاظ بها عاملة - الا أن الحركة بها ضعيفة ، فيما عدا مطار الوادى الجديد ، ومطار مطروح الذى يستخدم موسميا فى فصل الصيف .

ويرجع السبب فى ذلك الى : استمرار التحسن فى خدمات النقل البرى الى بور سعيد وأسيوط ، وقلة عدد الراغبين فى السفر الى مطروح شتاء ، وارتفاع تكاليف النقل الجوى . وأن وجود هذه المطارات بجانب المدن يفيد فى أحوال الطوارئ والضروريات القومية لذلك فمن المقترح الاحتفاظ بصلاحية هذه المطارات بأقل ما يمكن من التكاليف دون انفاق أى مبالغ على عمليات تطويرية الا بناء على دراسة مسبقة .

المراقبة الجوية :

تم خلال الخطة الخمسية الأولى للتنمية (١٩٨٢ / ١٩٨٦) انشاء مركز متطور للمراقبة الجوية لجمهورية مصر العربية ، زود برادارات فى القاهرة وأسيوط ومرسى مطروح ، وبامكانات لزيادة مدى الاتصالات المباشرة بين المراقبة الجوية والطائرات .

ولما كانت تسهيلات حركة الطائرات وانتظامها لا تتوقف فقط على تسهيلات المراقبة الجوية ، بل تتوقف اساسا على توفير المساعدات الملاحية العاملة ، والمعرفة الدائمة بصلاحيتها ، ولما كانت أعطال المساعدات الملاحية فى مطار القاهرة متكررة ، مما يؤثر على انتظام عمليات الطيران ، واقتصاديات تشغيلها - فانه من الضرورى بذل أقصى درجة من الجهد للمحافظة على صلاحية هذه المساعدات ، طبقا للمستويات الدولية وتغذيتها الكهربائية الأصلية والاحتياطية ، وكذلك مراقبة صلاحيتها فى مراكز المراقبة باستمرار ، لإخطار الطيارين بحالة هذه الأجهزة فى كل وقت .

وتتوقف سلامة حركة الطائرات فى رحلاتها المحلية والدولية على حجم ما تحصل عليه من مساعدات أرضية ، سواء ما يتعلق منها بتحديد مساراتها أو ارتفاعها أو ضمان الفواصل الزمنية بين كل طائرة وأخرى تطير معها فى نفس الاتجاه ، والطريق والفواصل الرأسية للطائرات التى تطير فى اتجاهات متعارضة ، وكذلك ما تحتاجه من معلومات تتعلق بالأرصاد الجوية أو بالمطارات القاصدة اليها ، مما يستلزم مراكز ارضية تسمى بمراكز المراقبة الجوية للاتصال وهى فى الجو ، والتحديد الدقيق لموقعها بالنسبة لجموع الحركة الأخرى الموجودة بالجو ، وتزود هذه المراكز بوسائل المواصلات اللاسلكية والالكترونية للاتصال بالطائرات ، ورادارات حديثة لتحديد مواقع الطائرة ومنع أى احتمال للتصادم الجوى .

تشريعات الطيران : صدر قانون الطيران المدنى الموحد وهو شامل لجميع العناصر الضرورية ، ويتطلب الأمر سرعة انجاز وإصدار اللوائح التنفيذية فى مختلف الأغراض التى تطلب القانون اصدارها .

ومن الناحية التنظيمية ، فانه يلاحظ أن شكل سلطات الطيران المدنى مع وجود وزارة الطيران المدنى والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى غير محدد ، ويشوبه بعض الازدواجية ، ويتطلب الأمر إعطاء هذا الموضوع ما يستحق من دراسة .

كما يلاحظ أن رسوم الطيران التى فرضها القانون على الطائرات الصغيرة مرتفعة ، وتحد من نشاط الطيران العام ، ويتطلب الأمر تعديل هذه الرسوم وجعلها أقل ما يمكن ، وعدم تحميل هذه الطائرات برسوم الخدمات الملاحية .

الأفراد والتدريب : شهد القرن العشرون تطورا هائلا فى مجال الطيران وما يلحق به ، سواء فى مجال صناعة الطائرات ، أو فى مجال تأمين وسلامة الطيران ، أو فى المساعدات الملاحية ، أو كفاءة التشغيل واقتصادياته .

وهنا تظهر أهمية التدريب والتحدى الحقيقى الذى يواجهه ، وبصفة خاصة فان استراتيجية التدريب حتى عام ٢٠١٠ يجب أن تهدف الى : إيجاد وإعداد إنسان الطيران المدنى الجديد القادر على مواجهة التقدم العلمى والتكنولوجى فى مختلف مجالات الطيران . والعمل على استمرار الكفاءة الفنية للقوى البشرية وذلك بتكرار التدريب كل فترة زمنية ، حتى يلم العامل بكل جديد تفرضه المتغيرات التكنولوجية ، وما ينتظر من تطورات فى اساليب الاداء .

كما تجدر الاشارة الى أهمية الاحتكاك الدولى والتدريب والممارسة العملية فى المطارات وشركات الطيران ، والتعرف على كل جديد ، ورفع مستوى اداء العاملين ، ووضع الرجل المناسب فى المكان المناسب .

وفى سبيل تحقيق هذه الأهداف ، فانه ينبغى وضع سياسة قصيرة المدى وأخرى طويلة المدى ، تأخذ كلتاهما بالمفاهيم الرئيسية للتدريب ، وأهمها ما يلى :

* أن أى نظام مستحدث ، مهما اعتمد على أكثر التكنولوجيات تقدما ، لن يكون ذا قيمة فعالة أو اقتصادية ، مالم يصاحبه القدر الكافى من التدريب الكفء لكافة العاملين فى هذا النظام .

× أن ما ينفق من مال مهما كثر ، وما يبذل من مجهود مهما عظم فى التدريب ، فإن حصيلته سنوات اضافية فى حياة المعدة ، واستثمار أمثل لرأس المال .

× أن الارتقاء بالتدريب للمستوى العالمى الذى يتم بالتغيرات السريعة والمتلاحقة - هو سمة الفترة القادمة ، وأن التدريب لابد أن يتم تحت اشراف مدرسين أكفاء احسن اختيارهم وتأهيلهم ، مع استخدام جميع وسائل الايضاح والمساعدات التدريبية بأنواعها المختلفة .

الجهات التى يعتمد عليها فى مجال التدريب : يتولى التدريب بأنواعه عدة جهات ، وذلك على النحو الآتى :

- التدريب المحلى بقطاع الطيران المدنى ، ويتولاه - المعهد القومى للتدريب بمطار امبابة .

وينظم معهد مصر للطيران فرقا متعددة للحصول على اجازات الطيران بمستوياتها المختلفة .

– التدريب عن طريق الأجهزة المتخصصة بالدولة ، وتتولاه بالتنسيق مع القطاعات المختلفة للطيران وبناء على طلبها – الجهات الآتية :

– الجهاز المركزى للتنظيم والادارة .

– اكاديمية السادات للعلوم الادارية .

– جهاز التعبئة العامة والاحصاء (عن طريق المركز القومى للحاسب الآلى) .

– وزارة الدفاع – اكاديمية الدفاع الوطنى ، عن طريق منح مجانية داخلية .

التدريب خارج مصر : ويتم عن طريق :

* المنح المتاحة بمعرفة المنظمة العالمية للطيران المدنى لدول المنطقة ومن بينها مصر .

× برامج المعونة الأمريكية .

ويمكن تمويل برامج أخرى عند الضرورة من اعتمادات اجهزة قطاع الطيران المدنى ، والتى من بينها صندوق تحسين الخدمات .

ومن الواضح أن الخدمات والامكانات المتوفرة حاليا ، تكفى متطلبات التدريب والأفراد حتى سنة ٢٠١٠ .

ويتطلب الأمر : الاهتمام بالتدريب العملى ، والبعثات الخارجية والاحتكاك الدولى لجميع العاملين ، وتنشيط البحوث والدراسات ، وتعزيز المكتبات ومراكز المعلومات ، وعمل دورة تدريبية للقيادات تحقق تكامل معرفة هذه القيادات بعمل كل جزء من اجزاء القطاع ، حتى يزداد التعاون بين جميع الجهات العاملة فى الطيران المدنى .

معلومات الطيران : من الملاحظ ان المعلومات الخاصة بالمطارات والمساعدات الملاحية التى تتطلب النظم نشرها فى شكل دليل للطيران ، تحتاج الى تحديث بأسرع ما يمكن ، حتى لا تتعرض سلامة الطيران للخطر .

ولذلك فان الأمر يقتضى : سرعة اتخاذ اللازم نحو تحديث جميع البيانات والمعلومات الخاصة بالمطارات المصرية ، وممراتها ومساعداتها الملاحية ، وازالة العوائق المحيطة بها ، ووضع النظم الكفيلة باستمرار تحديثها .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ومادار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات ، يوصى بما يأتى :

* عملا على تنشيط السياحة ، فإنه يصرح لكل الرحلات العارضة – التى تهدف الى تنمية السياحة الترفيهية – الى مناطق البحر الأحمر وشواطئ البحر المتوسط والصحراء وسيناء – بالعمل دونما قيود ووفقا للقواعد الموضوعة لتشغيل الرحلات العارضة .

وألا يصرح بالرحلات العارضة الأخرى القاصدة الى المناطق الثقافية (القاهرة – الأقصر – أسوان – أبو سمبل) الا بالاتفاق مع مؤسسة مصر للطيران ، أو اذا ما اعتذرت عن القيام بها .

* تنشد مصر زيادة صادراتها سواء من المحاصيل الزراعية كالفواكه والخضروات والمعلبات أو المشغولات النحاسية وغيرها ، وحتى يمكن تهيئة المناخ المناسب والقدرة على التصدير الى الأسواق المستهلكة لمثل هذه المنتجات دون عوائق ، ووفقا لما تتيحه الاتفاقيات الثنائية من التشغيل المنتظم بدون التكاليف الاضافية التى تفرضها كثير من البلاد على الرحلات العارضة ، فإنه يجب العمل على :

دراسة امكان توحيد الشركات الخاصة والعامة فى الشحن الجوى فى شركة واحدة واحتمالات ما يمكن أن يؤدى اليه توحيدها من القدرة على العمل بكفاءة فى تنشيط ونقل المنتجات المصرية الى الأسواق الأوروبية والعربية والافريقية المستهلكة لها .

* رغبة فى رفع مستوى الكفاءة فى كل خدمات النقل الداخلية لخدمة الفرد والمجتمع المصرى الذى لا يمكن ان يتأتى الا اذا توفر لهذه الخدمة عنصر المنافسة – فانه يجب :

النظر فى وقف الاحتكار الذى تفرضه شركات القطاع العام على غيرها من شركات القطاع الخاص بالقيام بخدمة شركات التنقيب عن البترول ، والتصريح لها بتشغيل رحلات جوية منتظمة للنقل الداخلى على الخطوط التى لا تعمل عليها مؤسسة مصر للطيران .

* يجب العمل على تعديل الاتفاقيات الثنائية ، وعلى الأخص مع البلاد التى تعتبر اسواقا للمنتجات المصرية ، لفصل حقوق نقل الركاب عن حقوق نقل البضائع ، بما يسمح بتشغيل خطوط جوية منتظمة لنقل

البضائع ، دون أن يؤثر ذلك على رحلات نقل الركاب .

* حتى يمكن لمؤسسة مصر للطيران أن تواجه المنافسة فى مجال النقل الجوى على المستوى العالمى ، فانه يجب العمل على تحريرها من القيود التى قد تعوق انطلاقها فى هذا المجال .

* لما كان مطار القاهرة الحالى هو المرفق الرئيسى الذى تستخدمه معظم الحركة الجوية المغادرة والقادمة الى مصر ، فانه يجب الاستمرار فى تدعيمه وتطويره ، باعتباره الممر الرئيسى فى مصر ، ليستوعب زيادة الحركة حتى سنة ٢٠١٠ .

* لما كانت الحركة الجوية فى مصر تتزايد بمعدلات ستجعل مطار القاهرة الحالى غير قادر على استقبالها فى أوائل القرن القادم ، الأمر الذى يجعل من الضرورى انشاء مطار ثان للقاهرة لمواجهة الحركة ، ولما كان تدبير أراض لذلك المطار يتطلب المبادرة من الآن بحجز هـذه الأراضى ، لذلك فانه يجب : اتخاذ الاجراءات الخاصة بحجز الموقع المناسب لاقامة مطار ثان لمدينة القاهرة الكبرى ، وحماية هذا المكان وربطه بالقاهرة بواسطة طريق سريع . والتخطيط للمنطقة المحيطة بالموقع فى حدود دائرة نصف قطرها ١٥ كيلو متر ، بالتعاون مع التخطيط العمرانى .

* لما كان لكل من الحلول المقترحة لتطوير مطار النزهة للاستخدام الداخلى والخارجى - أو اقتصار استخدامه على الطيران الداخلى واستخدام مطار العامرية للطيران الدولى - مزاياه وعيوبه الفنية والاقتصادية ، وحيث انه لم تتوفر حتى الآن اية دراسات علمية دقيقة وسليمة لطبيعة الأرض بمطار النزهة ، حتى يمكن البت فى أى الحلول من غيره من الناحية الاقتصادية ، لذلك فمن المقترح :

وقف أى عمليات لتحويل أى من المطارين كمطار دولى لاستقبال الطائرات الثقيلة ، لحين عمل دراسات الجدوى الفنية ، وتحديد التكاليف الفعلية اللازمة لتطوير كل من المطارين .

ومن ثم يقترح الاستمرار فى استعمال مطار النزهة للنقل الداخلى والخارجى فى حدود امكاناته ، حتى تتم الدراسة .

* تحسين خدمات ومبانى مطارات الأقصر وأسوان وأبو سمبل والغردقة وسيناء لمواجهة الزيادة الكبيرة المتوقعة فى حركتها .

* المحافظة على صلاحية مطارات أسيوط وبور سعيد ومرسى مطروح والوادى الجديد لاستخدامات الطوارئ ، ولتكون جاهزة فى أى وقت لاستقبال الحركة الجوية .

* المحافظة على مطار امبابة لأغراض التدريب والطيران الخاص وحمايته ، وازالة العوائق التى قامت فى حرمه .

* النظر فى انشاء مطارات للهيلوكبتر فى قلب القاهرة ، وذلك لتقديم خدمة نقل سريعة للسائحين .

* لما كانت أعطال المساعدات الملاحية فى مطار القاهرة متكررة ، مما يؤثر على انتظام عمليات الطيران واقتصاديات تشغيلها ، فانه من الضرورى بذل أقصى جهد للمحافظة على صلاحية التشغيل لهذه المساعدات ، طبقا للمستويات الدولية ، وتغذيتها الكهربائية والاحتياطية ، وكذلك مراقبة صلاحيتها فى مراكز المراقبة باستمرار ، لإخطار الطيارين بحالة هذه الأجهزة فى كل وقت .

* الاهتمام بدراسة أوضاع سلطات الطيران المدنى مع وجود وزارة الطيران المدنى والهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ، بما يكفل تجنب الازدواجية ، ويؤدى الى حسن سير العمل .

* يلاحظ ان رسوم الطيران التى فرضها القانون على الطائرات الصغيرة مرتفعة وتحد من نشاط الطيران العام .

ويتطلب الأمر تعديل هذه الرسوم وتخفيضها ما أمكن ، وعدم تحميل هذه الطائرات برسوم الخدمات الملاحية .

* الاهتمام بالتدريب العلمى والعملى ، والبعثات الخارجية والاحتكاك الدولى لجميع العاملين الفنيين بالقطاع ، وتنشيط البحوث والدراسات وتعزيز المكتبات ومراكز المعلومات به وعمل دورة تدريبية لقياداته تحقق تكامل معرفة هذه القيادات بعمل كل جزء من أجزاء القطاع ، حتى يزداد التعاون بين جميع الجهات العاملة فى الطيران المدنى .

* سرعة اتخاذ اللازم نحو تحديث جميع البيانات والمعلومات الخاصة بالمطارات المصرية وممراتها ومساعداتها الملاحية ، والعوائق المحيطة بها ، ووضع النظم الكفيلة باستمرار تحديثها .

* أن تهتم وزارة الطيران والهيئة العامة للطيران المدنى بتشجيع المؤسسات العاملة فى مجال النقل الجوى على تشغيل خطوط جوية تربط جميع المحافظات بعضها ببعض وبالعاصمة .

بيان

بحركة الركاب على خطوط مصر الطيران من عام ٨٥ حتى عام ٢٠١٠

السنه	معدل النمو	عـــــدد الركـــــاب			
		معدل النمو ٪	الخطوط الداخلية	حركة سياحة بالرحلات الخاصة	اجمالى عدد الركاب
١٩٨٤	--	١٨٥٠٠٠٠	٩٥٥٠٠٠	١٣٥٠٠	٢٨١٨٥٠٠
١٩٨٥	٥.٨	١٠٥٧٣٠٠	١٠١٠٣٩٠	١٤٢٨٣	٩١٨٩٧٣
١٩٨٦	٢.٤	٣٠٢٣٨٤٨	١٠٤٤٧٤٣	١٤٧٦٨	٣٠٨٣٣٥٩
١٩٨٧	٣	٢٠٨٤٥٦٣	١٠٧٦٠٨٥	١٥٢١١	٢١٧٥٨٥٩
١٩٨٨	١.٦	٣١١٧٩١٦	١٠٩٣٣٠٢	١٥٤٠٤	٣٢٢٦٦٧٢
١٩٨٩	٢.٤	٣١٦٨٧٤٥	١١١١٩٥٤١	١٥٨٢٤	٣٣٠٤١١٠
١٩٩٠	٣.٤	٢٣٤٣٤٨٣	١١٥٧٦٠٥	١٦٢٦٣	٣٤١٦٤٤٩
١٩٩١	٤	٢٣٣٢١٨١	١٢٠٣٩٠٩	١٧٠١٦	٣٥٥٣١٠٦
١٩٩٢	٤	٢٤٢٥٤٦٨	١٣٥٢٠٦٥	١٧٦٩٦	٣٦٩٥٢٢٠
١٩٩٣	٥	٢٥٤٦٧٤١	١٣١٤٦٦٨	١٨٥٨٠	٣٨٧٩٩٨٩
١٩٩٤	٥	٣٦٧٤٠٧٨	١٣٨٠٤٠٦	١٩٥٠٩	٤٠٧٢٩٨٨
١٩٩٥	٦	٢٨٣٤٥٢٢	١٤٦٣٢٢٥	٢٠٦٧٩	٤٣١٨٤٢٦
١٩٩٦	٦	٣٠٠٤٥٩٣	١٥٥١٠١٨	٢١٩١٩	٤٥٧٧٥٢٠
١٩٩٧	٦	٣١٨٤٨٦٨	١٦٤٤٠٧٩	٢٣٢٣٤	٤٨٥٢١٨١
١٩٩٨	٦	٣٣٧٥٩٦٠	١٧٤٣٧٢٣	٢٤٦٢٨	٥١٤٣٢١١
١٩٩٩	٦	٣٥٧٨٥١٧	١٨٤٧٢٨٦	٢٦١٠٥	٥٤٥١٩٠٨
٢٠٠٠	٦	٣٧٩٣٢٢٨	١٩٥٨١٢٣	٢٧٦٧١	٥٧٧٩٠٢٢
٢٠٠١	٦	٤٠٢٠٨٣١	٢٠٧٥٦١٠	٢٩٣٢١	٦١٦٥٧٢٢
٢٠٠٢	٦	٤٢٩٠٧٠	٢٢٠٠١٤٦	٣١٠٩٠	٦٤٩٣٢٠٦
٢٠٠٣	٦	٤٥١٧٧٩٤	٤٢٢٢١٥٤	٢٢٩٥٥	٦٨٨٢٠٩٣
٢٠٠٤	٦	٤٧٨٨٨٦١	٢٤٧٣٠٨٣	٣٤٩٣٢	٧٢٩٥٨٧٦
٢٠٠٥	٦	٥٠٧٦١٩٢	٢٦٢٠٤٠٧	٣٧٠٢٧	٧٧٢٢٦٢٦
٢٠٠٦	٦	٥٣٨٠٧٦٣	٢٧٧٧٦٢١	٣٩٢١٨	٨١٩٧٦٤٢
٢٠٠٧	٦	٥٧٠٣٦٠٨	٢٩٤٤٢٨٨	٤١٦٠٢	٨٦٨٩٩٨
٢٠٠٨	٦	٦٠٤٥٨٢٤	٣١٢٠٩٤٥	٤٤٠٩٨	٩٢١٠٨٦٧
٢٠٠٩	٦	٦٤٠٨٥٢٣	٣٣٠٨٢٠١	٤٦٧٤٣	٩٧٦٣٥١٧
٢٠١٠	٦	٦٧٩٣٠٨٧	٣٥٠٦٦٩٣	٤٩٥٤٧	١٠٣٤٩٢٢٧

عدد السياح المقدر نقلهم على خطوط مصر للطيران = ٣٣٩٦٥٤٣ + ٤٦٥٤٧ = ٣٤٤٦٠٩٠

عدد الركاب المقدر نقلهم على خطوط مصر للطيران والرحلات الخاصة عام ٢٠١٠ يبلغ حوالى ١٠.٢٤٩.٣٢٧ راكب

عدد الركاب على خطوط مصر للطيران وشكل الاسطول
عن عام ١٩٨٤ وتقديرى عن عام ٢٠١٠

السنه	عدد الركاب	الطيـــــــــــران						عدد الكراسى المعروضه للاسطول
		٧٤٧	ابرياص	٧٦٢	٧٢٧	فولكس	٧٠٧	
١٩٨٤	٢.٨١٨٥٠٠	١	٨	٣	٧	٢	٦	٥٠٤٠
٢٠١٠	١٠.٣٤٩٣٢٠	٦	٢٤	٢٠	٢٥	–	–	١٥٧٠٠
نسبة التعبئة	+٢٢٦٧							+٣١١٪

بيان
بتوزيع عدد السياح القادمين الى مصر عامى ٨١ ، ٢٠١٠
على وسائل النقل المختلفة ونصيب مصر للطيران وشركات الطيران

السنه	عدد السياح عى وسائل النقل المختلفه				عدد السياح على الخطوط الجوية		
	الخطوط الجوية	خطوط بحريه	خطوط بريه	اجمالـــــــى	نصيب مصر للطيران	نصيب الشركات الاخرى	اجمالى
فعلى ١٩٨٤	١١٧٣.١١٠	١٧٤٧٢٠	٢١٢١٦٠	١٥٦٠٠٠٠	٩٢٨٥٠٠	٢٢٤٦٢٠	١١٧٣١٢٠
السنه	٥٧.٢	١١.٢	١٢.٦	١٠٠٪	٨٠٪	٠٢٠٪	١٠٠٪
مقدر ٢٠١٠	٢٧٦٠٠٠٠	٥٩٠.٠٠٠	٦٨.٠٠٠	٥٠٠٠٠٠٠	٢٠٠٨٠٠٠	٧٥٢٠٠٠	٣٧٦٠٠٠٠

- هذا ومن الجدير بالذكر التنوية الى أن المقدر نقله من الحركة السياحة على خطوط مصر للطيران عام ٢٠١٠ هو عند ٣٤٤٦٠٩٠ سائح على أساس ٥٠٠٪ من الحركة المتوقع نقلها على الخطوط الخارجية بالاضافة للحركة على الرحلات الخاصة .
- السياسات الخاصة لتوزيع حركة السياحه القادمة الى مصر عام ١٩٨٤ مصدرها هيئة تنشط السياحة وهى موزعه على وسائل النقل الحقيقة وقد تم اتخاذ نسب التوزيع فيما بينها اساسا لتوزيع الحركة المتوقعه للسياحة عام ٢٠١٠ .
- مما سبق عرضة يتبين عدم الحاجة الى انشاء شركة مصريه جديدة تعمل فى مجال النقل السياحى حيث ان امكانات الطيران والشركات الاخرى قادره على استيعاب الحركة المتوقعه عام ٢٠١٠ .

شبكة الخطوط المتوقعة عام ٢٠١٠

الامريكتين

حاليا	مستقبلا
نيويورك	لوس انجلوس
	سان فرانسيسكو
	هيوستن
	شيكاغو
	تورنتو
	مونتريال
	ريودى جانيرو
	بيونس أيرس

أوربا

حاليا	مستقبلا	حاليا	مستقبلا
أثينا	أمستردام	بروكسل	بلجراد
كوبنهاجن	برلين	فرانكفورت	لشبونه
جنيف	موسكو	لارناكا	براغ
لندن	ستوكهولم	مدريد	اسلو
ميلانو		ميونخ	
باريس		ردوس	
روما		فيينا	
زيورخ		أسطنبول (موسمى)	

آسيـــــا

مستقبـــــلا	حاليـــــا
عـــدن	أبو ظبـى
بيـــروت	عمـــان
دمشـــق	بغـــداد
بكـــين	البحـــرين
سنغافـوره	بانجكـوك
سيـــول	بومبـــاى
طهـــران	الظهـــران
تايـــوان	الدوحـــة
	دبـــى
	جـــده
	كراتـــشى
	الكويـــت
	مانيـــلا
	مسقـــط
	صنعـــاء
	الشارقـــه
	طوكيـــو
	رأس الخيمة (موسمى)

أفريقيا

حاليا	مستقبلا
أبيدجان	باماكو
أكرا	بنغازى
دار السلام	كازابلانكا
كانو	مقديشو
الخرطوم	طرابلس
لاجوس	هرارى
نيروبى	
تونس	
الجزائر	

استراليـــا

حاليا	مستقبلا
——	سيدنــى
——	ملبـــورن

موقف العماله الفنيه وغير الفنية
حاليا وعام (٢٠١٠)

٧٤٧-		ايرباص		٧٦٧-		ب٧٢٧		ب٧٠٧		فوكس		اجمالى	
قياده	ضيافه	قاده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه	قياده	ضيافه
١٥	٦٥	١٣٠	٣٢٠	٣٠	١٢٠	٧٠	١٧٥	٩٠	١٨٠	٣٠	٤٥	٢٥٥	٩٠٥
٩٠	٣٩٠	٣٦٠	٩٩٠	٢٠٠	٨٠٠	٢٥٠	٦٢٥	–	–	–	–	٩٠٠	٢٧٧٥

معدلات التحسين سنويا بالاحلال		التدريب سنويا	
قاده	ضيافه	قاده	ضيافه
٣٠	٨٥	الموجود + ٣٠	الموجود + ٨٥

موقف العمالة الفنيه :

العدد الحالى	العدد عام ٢٠١٠
١٠١٥ مهندس وفنى وعامل	٣٨٩٠ مهندس وفنى وعامل

التدريب ٩٥ فرد سنويا بالاضافة الى الموجود (متضمنه الاحلال)

الانشاءات الفنيه

عدد

١ هانجر طراز ٧٤٧ أو ما يعادله

١ هانجر طراز ٧٦٧ أو ما يعادله (تحت الانشاء)

موقف العماله على مستوى المؤسسة

زياده سنويه بمعدل ٢,٦٪ لمختلف الانشطة .

سياسة تطوير النقـل المائـى الداخلى

يسهم النقل المائى الداخلى حاليا ، فى النقل بمصر ، بنصيب لا يتناسب وامكاناته ، اذ أنه لا ينقل - بجميع وسائله الآلية والشراعية فى القطاعين العام والخاص - سوى ٧.٥ ٪ من حجم الطن / كيلو متر المنقول على مستوى الجمهورية ، فى حين أن استهلاكات الطاقة فى النقل النهرى تصل الى خمس استهلاكات الطاقة للنقل البرى على الطريق .

ويرجع ذلك كله الى عدة أسباب ، لعل أهمها : عدم تحقق عمق للمياه فى المجارى المائية يناسب غاطس الوحدات على مدار العام ، وعدم التشغيل الليلى .

لذلك فان الأمر يتطلب اعطاء دفعة قوية لمرفق النقل المائى الداخلى، ليحتل مكانه المناسب بين وسائل النقل . وقد سبق المجلس أن انتهى الى تقرير فى شأن هذا المرفق ومستقبله حتى عام ٢٠٠٠ ، ثم رأى استكماله وتحديثه لأهمية هذا المرفق ، وهو ما تضمنه هذا التقرير ، على أن يستكمل لاحقا كافة الجوانب التى أثيرت أثناء مناقشات المجلس عن طريق الشعب المختصة (الرى - النقل - الكهرباء والطاقة - الصناعة - السياسات المالية والاقتصادية) بمعاونة الأجهزة التنفيذية المعنية .

الوضع الحالى للنقل المائى الداخلى

أولا : شبكة الطرق الملاحية فى مصر :

تتمتع مصر بشبكة واسعة من الطرق المائية ، غير أن تعدد أهداف هذه الطرق يجعل النقل المائى فى مرتبة ثانوية .

الطرق الملاحية فى الوجه البحرى :

× طريق القاهرة / اسكندرية عبر الرياح البحيرى - ترعة النوبارية ، بطول ٢٢٠ كم ويغاطس يتراوح بين ١.٤٠ متر ، ١.٥٠ متر .

× الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح فترعة الخندق الشرقى فترعة المحمودية ، بطول ٢٢٠ كم ، وهو صالح للملاحة فقط حتى خورشيد ، ويتراوح غاطس الجزء الصالح للملاحة ما بين ١.٥ ، ١.٤ متر .

× الطريق الملاحى القاهرة - الاسكندرية عبر الرياح المنوفى - ترعة الباجورية فرع رشيد - ترعة المحمودية ، بطول ٢٦٠ كم ، وهو غير صالح للملاحة فى الجزء الأخير من ترعة المحمودية ، ويقتصر استعماله على المراكب الشراعية والوحدات الصغيرة لنقل مواد البناء ، ويتراوح غاطسها بين ٢ متر ، ١.٤٠ متر .

× طريق القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح المنوفى فبحر شبين فقناة طنطا الملاحية فترعة الباجورية ففرع رشيد فترعة المحمودية ، بطول ٢٥٥ كم ، ويغاطس يتراوح ما بين ٢.٠ متر ، ١.٤٠ مترا .

× الطريق الملاحى القاهرة / الاسماعيلية طريق ترعة الاسماعيلية ، بطول ١٣٥ كم ويغاطس يتراوح ما بين ١.٧٠ ، ١.٤٠ متر .

× الطريق الملاحى القاهرة / المنزلة طريق الرياح التوفيقى فترعة المنصورية والبحر الصغير ، بطول ١٩ كم ويغاطس يتراوح ما بين ٢ متر، ١ متر وهو صالح للملاحة .

أما فرع دمياط فهو غير صالح للملاحة الآن ، وتجرى حاليا دراسة لتحويله لخط ملاحى من الدرجة الأولى لخدمة ميناء دمياط .

هذا وتوجد خطوط ملاحية ثانوية أخرى منها : القاهرة - مدينة

رشيد بطول ٢٢٥ كم ، والقاهرة - المطرية بطول ٢٥٥ كم ، وصان الحجر- المنزلة بطول ٣٠ كم ، والقاهرة - كفر الزيات بطول ١٢٠ كم ، والقاهرة - طنطا بطول ٩٥كم ، والقاهرة المحلة الكبرى بطول ١٥٥ كم .

الطرق الملاحية فى الوجه القبلى : وتتركز فى الآتى :

× الطريق الملاحى القاهرة / أسوان من خلال نهر النيل ، بطول ٩٨٠ كم ، وبغاطس يتراوح ما بين ١.٨ متر ، ١.٨٠ متر .

× الطريق الملاحى ترعة الابراهيمية من الفم حتى ديروط وملوى ، بغاطس يتراوح ما بين ١.٨ متر ، ١.٣ متر .

× الطريق الملاحى أسوان / وادى حلفا من خلال بحيرة ناصر ، بطول ٣٥٠ كم .

المراسى والموانى الحالية على القنوات الملاحية :

× مراسى تديرها المحافظات : وهى مرسى المحلة الكبرى ، ومرسى المنصورة ، ومرسى كفر الدوار ، ومرسى اسنا ، وجميعها غير مستغل حاليا فى النقل المائى الداخلى .

× مراسى تستغلها جهات مختلفة وهى : مرسى طنطا ، ومرسى دمنهور ، وميناء أثر النبى ، ومرسى التبين النهرى ، وميناء قنا النهرى ، وميناء الأقصر ، وميناء أسوان ، وهى مستغلة جزئيا فى النقل النهرى .

ثانيا : الوحدات الملاحية النهرية :

يعتبر وجود أسطول نقل نهرى ، من المتطلبات الضرورية للنقل الداخلى فى مصر .

وفيما يلى عرض موجز لمختلف أنظمة تشغيل الوحدات الملاحية النهرية .

الوحدات ذاتية الحركة :

ولها قدرة على الحركة الذاتية مما يسهل سيرها وامكان استخدامها فى تلقى شحنات من السفن البحرية ، غير أنه يعيبها طول وقت الشحن والتفريغ ، كما أنها تحتاج لعدد أكبر من العمالة .

ولقد أمكن تقليل تكاليف العمالة بجعل الوحدة تجر صندلا أو صندلين خلفها .

- نظام الجر :

حيث يقوم جرار أو وحدة ذاتية الحركة بجر صنادل وبذلك يقل عدد الماكينات وكذلك عدد البحارة ، كما يمكن تقسيم القافلة وترك بعض الصنادل للشحن ووضع صنادل أخرى بدلها بالقافلة ، ويعيب هذا النظام وجود كل وحدة تحت قيادة مختلفة واحتمال الاصطدام عند توقف احدى الوحدات الأمامية فجأة ، كذلك زيادة المقاومة نتيجة اصطدام امواج الجرار الخلفية مع الصنادل وصعوبة الملاحة فى المنحنيات وضرورة عكس اتجاه القافلة السائرة مع التيار عند الرسو ، وهى عملية بالغة الصعوبة فى المجارى المائية الضيقة .

- نظام الدفع :

حيث يقوم دافع بدفع صنادل ، وهذه الطريقة تتلافى عيوب النظامين السابقين ، كما أن لها ميزة فنية حيث يمكن اعتبارها وحدة واحدة من الناحية الهيدروميكانيكية لها نفس وزن الازاحة لمجموعة الصنادل والدوافع . وتشكل هذه الطريق بالأشكال الآتية :

× صندل دافع مع صندل مدفوع وهو النظام المتبع فى مصر .

× صندل دافع صندلين مدفوعين ، إما فى خط واحد أو خطين متوازيين .

× دافع يدفع أربعة أو ستة صنادل فى مجموعة ٢×٢ أو ٢×٣ .

والمجموعة كلها تكون تحت إمرة رئيس البحارة لوجودها بكاملها أمامه ، غير أنه يعيب هذه الطريقة طول القافلة ، خصوصا فى المنحنيات .

أعداد الوحدات الموجودة فى مصر :

- قطاع نقل البضائع :

× اسطول النقل بالقطاع العام ٧٠٧ وحدة ، جملة حمولتها ٢٠٤٧٨٣ طن عند غاطس ١.٥ متر .

× اسطول شركة السكر ٢٣٦ وحدة ، جملة حمولتها ٥٤٢٧٣ طن .

× وحدات القطاع الخاص ٤٧٧ وحدة ، جملة حمولتها ١١٠٨٧٧ عند غاطس ١.٥ متر .

- قطاع نقل الركاب :

وحدات قطاع خاص عددها ٢١١ ، وجملة الأفراد المحمولة ٦٠٠٠ فـرد .

- وحدات القطاع الحكومى (خدمات - مجالس مدن - وزارة رى - آثار - هيئة السد العالى) .

لنش عدد ١٥٤ ، وقاطرات عدد ٣٧ ، وصنادل آلية عدد ٧ ، وباخرة واحدة .

– وحدات قطاع عام غير عاملة فى شركة النقل :

(المقاولون العرب – الأسمنت – الألمنيوم – الأسمدة العضوية – كفر الزيات) .

لنش عدد ١٦٦ ، وقاطرة عدد ٦١ ، وصنادل عدد ١٩ .

– وحدات شرطة المسطحات المائية :

عدد ٦٠٠ لنش .

– وحدات السياحة :

وعددها ٦٦ وحدة تتراوح بين أقل من ٥٠ راكب وحتى أكثر من ٢٠٠ راكب .

– وحدات خدمات لبحيرة المنزلة :

× نقل ركاب عدد ٦٦ وحدة ، تتراوح حمولتها بين ١٠ وأكثر من ٢٠٠ راكب .

× نقل بضائع عددها ٤٩٣ وحدة ، تتراوح بين ١ ، ٢٠ طن .

المعوقات الحالية للنقل المائى الداخلى

أولا : المعوقات بالمجارى المائية :

تتمثل المعوقات كما تمليها ظروف المجرى فى التحديد لأبعاد الوحدات ، فى حين أن اقتصاديات التشغيل تتناسب طرديا مع زيادة الأبعاد ، الا أن ذلك لا يمكن الأخذ به بصورة مطلقة ، حيث ان هناك قواعد فنية بين طول وعرض الوحدات .

ويمكن تحديد العوائق فى المجارى المائية على النحو الآتى :

المعوقات بنهر النيل :

– غاطس الوحدات : ، تتمثل المعوقات فى مجرى النيل من أسوان الى القاهرة فى قلة العمق فى الأجزاء الانتقالية بين المنحنيات فى ٣٠ موقعا جملة طولها ٥٠ كم .

– أبعاد الوحدات : وتتلخص فى أبعاد الأهوسة التى حددت بأبعاد ٨٠× ١٦م ، وهذا يكفى وحدات بأبعاد ٥ × ٧,٥ متر ، فى حين أن الأبعاد الأكثر اقتصادا هى ٧٠ × ٩ متر .

– طول فترة دورة المرور فى الهويس ، مما يحد من عدد الوحدات المارة .

– حدوث نحر خلف الهويس ، مما يحد من استخدام الغاطس بسبب كشف فرش الهويس كما هو الحال فى هويس نجع حمادى .

معوقات الترع والقنوات :

وذلك لارتباط تصميم الترعة بأعمال الرى دون النظر الملاحة ، وتتلخص فيما يلى :

– غاطس الوحدات : فحاجة الرى تنحصر فى تنظيم التصرف ، فى حين أن حاجة الملاحة تحتاج الى تنظيم الغاطس .

– أبعاد الوحدات : بالرغم من وجود علاقة بين مساحة الجزء الغاطس من الوحدات ومساحة القطاع المائى ، الا أن الأمر يحتم فرض قيود بعدم زيادة الغاطس لمنع حدوث الاحتكاك بالقاع ، وكذلك عرض الوحدة لتلافى الحاجة لزيادة قوة الآلات زيادة غير اقتصادية .

معوقات موانى الشحن والتفريغ :

وتتلخص فى عدم توفير رصيف لتراكى الوحدات ، وعدم توفير معدات الشحن والتفريغ الكافية ، وكذلك عدم توفير المخازن ومساحات التشوين مع عدم انتظام وسيلة النقل الوسيطة لتلافى عطل الوحدات والتكدس فى المخازن والشون .

ثانيا : معوقات الأسطول :

تبلغ وحدات الأسطول كالآتى :

الشركة	فعلى عام ٨٤/٨٥			فعلى عام ٨٣/٨٤			نسبه التطور
	آلى	غير آلى	جملة	آلى	غير آلى	جملة	النسبة
النقل النهرى	٢٧٩	١٧٨	٤٥٧	٢٥٩	١٥٨	٤١٧	١١٠٪
النقل المائى	٢٤٤	١٣٣	٣٧٧	٢٥١	١٣٣	٣٨٤	٩٨٪
السكر	١٧٦	٣٤	٢١٠	١٧٦	٣٤	٢١٠	١٠٠٪
الجملة	٦٩٩	٣٤٥	١٠٤٤	٦٨٦	٣٢٥	١٠١١	١٠٣٪

وتبلغ اعداد الوحدات التى قاربت الخروج من الخدمة حوالى ٢٠٪

من الموجود حاليا ، حيث ان عمرها وصل الى ما يقرب من ٤٠ عاما . وتتلخص المعوقات الخاصة بالاسطول فيما يلى :

نقص العمالة :

انخفضت عمالة التشغيل من ٣٥٨٦ عاملا عام ١٩٨٤/٨٣ الى ٣٥٤٣ عاملا عام ٨٥/٨٤ ، وادى ذلك الى الخفض من ٣.٥٤ رجل / وحدة الى ٣.٣٩ رجل / وحدة ، وهذا أدى الى توقف ما يقرب من ٥٠وحدة يوميا على الأقل بنسبة ٥٪ من التشغيل . والأمر يتطلب ضرورة تدبير ١٥١٨ عاملا لتعويض هذا العجز ، وهو ما يمثل ٤٣ ٪ من الموجود حاليا ، ويجرى حاليا تكليف بعض المجندين لتعويض هذا العجز .

ورغم زيادة أجور عمال الوحدات بنسبة ١٠٪ عام ٨٥/٨٤ عنها فى عام ٨٤/٨٣ وزيادة متوسط أجر العامل سنويا ١٢٪ ، الا أن نصيب انتاجية الجنيه / أجر قد انخفضت بنسبة ٨٪ .

ورش الصيانة والعمرات :

ان احتياجات وحدات التشغيل من العمرات والصيانة تفوق طاقة الورش الحالية ، حيث يوجد عجز ٣٠ ٪ فى القزقات ، و٤٨ ٪ من احتياجات الجلب والأعمدة والريش والدفف ، وكذلك وجود عجز بنسبة ٢٣ ٪ فى طاقة الورش حاليا لصيانة وعمرات المحركات .

ثالثا : معوقات التشغيل :

– معوقات تنظيمية :

تعطى الأولوية فى المجارى المائية – بحكم القانون رقم ٤٨ لسنة ١٩٨٢ وقرار وزير الرى رقم ٨ لسنة ١٩٨٣ – لأعمال الرى ، مما يحد من قدرة قطاع النقل النهرى على المساهمة فى اتخاذ اجراءات التـطويـــر .

– أطقم التشغيل :

تفيد الاحصاءات ان هناك طاقة نقل غير مستغلة قدرها ٥٪ نتيجة عدم توفر اطقم التشغيل .

– أن أيام التشغيل المنتجة تصل الى ٢٥٥ يوما فى السنة بنسبة ٦٩.٩٪ ، كما تصل ساعات التشغيل اليومية الى ١٠ ساعات فقط ، كذلك تحدد الحمولة بنسبة ٨٠٪ فقط لمعوقات الطريق ، وذلك بالاضافة الى عدم توافر مشحونات رحلة العودة بصفة منتظمة ، مما يقلل من اقتصاديات التشغيل .

معوقات ملاحية :

– الغاطس التصميمى لوحدات القطاع العام يتراوح بين ١٦٠ سم – ١٨٥ سم ، وكان العمق المائى فى النيل فى الأعوام السابقة يسمح بغاطس ملاحى قدره ١٥٠سم ولكن فى العامين الاخرين انخفض الغاطس المتاح الى ١٣٠ سم ، و١١٠ سم ، وبصفة خاصة فى المنطقة الحاكمة بين هويس بنجع حمادى وهويس أسيوط ، حيث يسود غاطس قدره ١١٠ لمدة ستة أشهر .

– المشاكل الملاحية فى ترعة النوبارية والمتمثلة فى : تركيز تشغيل الطلمبات على طول الترعة نهارا ، وانهيارات الجوانب ، وعدم وجود التجانس بين انحدار القاع والانحدار الهيدروليكى لسطح الماء .

– سوء حالة الأهوسة وبصفة خاصة هويس ١٠١ ، وهويس المالح ، مما يعطل دورة الانتاج .

– عدم تحديد مجرى ملاحى بعمق مناسب مع وضع العلامات المميزة لهذا المجرى .

– كثرة الاعمال الصناعية التى تعترض المجارى الملاحية مثل الكبارى المتحركة والأهوسة ذات السعة المحدودة ، وهناك فاقد فى الوقت يبلغ عدة ساعات فى انتظار العبور بخلاف وقت العبور . ومن أمثلة ذلك :

× يوجد على طريق القاهرة / الاسكندرية ٢٧ عملا صناعيا ، منها ٢٠ كوبرى ، و٧ أهوسة .

× يوجد على طريق القاهرة / اسوان ١٤ عملا صناعيا تتمثل فى : ١٠ كبارى ، منها ٥ علوية ، وأربعة أهوسة .

× تبلغ طاقة الأسطول التى تتعطل بسبب الأعطال الملاحية حوالى ١٠٪ من طاقة الأسطول .

– كثرة الحوادث سواء كانت حوادث الشحط أو حوادث التصادم بين

الوحدات ، أو بقواعد الكبارى والأهوسة ، أو باجسام فى قاع المجرى الملاحى .

- عدم توافر موانى نهرية فى مختلف المحافظات .

- الملاحة نهارية فقط ، اذ يقدر متوسط العمل بعشر ساعات فقط من الشروق للغروب .

- النقل من الموانى ، اذ يقتصر حاليا على الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية ، ثم القاهرة / اسوان بطول ٩٨٠ كم .

- عدم التخلص من المخلفات التى أصبحت تشكل عائقا للحركة .

- عدم التنسيق بين شرطة المسطحات المائية وهيئة النقل النهرى .

- عدم كفاية وفاعلية نظم التدريب الحالية ، فبالرغم من أنه قد تم انشاء المدرسة الثانوية الصناعية للنقل النهرى بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم عام ٧٨/ ١٩٧٩ ، كما تم انشاء المعهد الاقليمى النهرى مع هيئة الأمم عام ٧٦ - الا أن دورهما ما زال دون المطلوب .

- تطور الغاطس عام ٨٢ الى ١٩٨٦ :

أولا : الغاطس من أسوان الى قناطر الدلتا خلال أشهر يناير ، فبراير ، مارس ١٩٨٢ مقارنا بعام ١٩٨٦

الشهور	اسوان / اسنا		اسنا / نجع حمادى		نجع حمادى اسيوط		اسيوط الدلتا	
	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦	١٩٨٢	١٩٨٦
يناير	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١٣٠	١١٠	١٣٠	١٣٠
فبراير	١٥٠	١٣٠	١٥٠	١٣٠	١٥٠	١١٠	١٥٠	١٣٠
مارس	١٥٠	١٤٠	١٥٠	١٤٠	١٥٠	١١٠	١٥٠	١٤٠

ومن هذا الجدول يتضح أن الغاطس السائد من أسوان الى قناطر الدلتا خلال شهرى فبراير ومارس عام ١٩٨٢ كان ١٥٠ سم ، بينما تراوح الغاطس فى عام ١٩٨٦ ما بين ١٤٠ سم حد أقصى و ١١٠ سم حد أدنى .

ثانيا : الغاطس فى المنطقة من نجع حمادى الى أسيوط خلال الفترة من أكتوبر ٨٢ الى مارس ٨٥/٨٦

	١٩٨٢	١٩٨٥	١٩٨٦	النقص فى الغاطس عن	
				عام ٨٢	المعيارى ١٦٠سم
أكتوبر	١٣٠	١١٠		٢٠سم	٥٠ سم
نوفمبر	١٣٠	١١٠		٢٠ سم	٥٠سم
ديسمبر	١٣٠	١١٠		٢٠سم	٥٠ سم
يناير	١٣٠		١١٠	٢٠سم	٥٠ سم
فبراير	١٥٠		١١٠	٤٠سم	٥٠ سم
مارس	١٥٠		١١٠	٤٠ سم	٥٠ سم

ومن هذا الجدول يتضح ان الغاطس فى المنطقة من نجع حمادى إلى أسيوط يتراوح ما بين ١١٠ سم و١٥٠ سم ومنها ١١٠ سم لمدة ستة شهور فى السنة .

أثر التغيير فى الغاطس على الحمولة :

لتوضيح اهمية تاثير الغاطس فى النقل نعرض الجدول التالى :

تأثير الغاطس على حمولة الأساطيل

الغاطس	النسبة	حمولة المدفوع	حمولة الدافع	المجموع	النسبة	العجز
١٦٠	١٠٠٪	٤٢٠	٣٥٠	٧٧٠	١٠٠٪	—
١٥٠	٩٣.٧٥٪	٣٨٦.٥٠٨	٣١٦.٢٧٨	٧٠٢.٧٨٦	٩١.٢٧٪	٨.٧٣٪
١٤٠	٨٧.٥٪	٣٥٣.٥٧٥	٢٨٥.١٠٢	٦٣٨.٦٧٧	٨٢.١٥٪	١٧.٠٥٪
١٣٠	٨١.٢٥٪	٣٢١.٢٣٣	٢٥٠.٧٦٦	٥٧١.٩٩٩	٧٤.٢٩٪	٢٥.٧١٪
١٢٠	٧٥٪	٢٨٧.٧٣١	٢١٨.٠١	٥٠٥,٧٤١	٦٥.٦٨٪	٣٤.٣٢٪
١١٠	٦٨.٧٥٪	٢٥٣.٨١٣	١٨٥.٧٥٤	٤٣١.٥٦٧	٥٧.٠٩٪	٤٢.٩١٪

ومن هذا الجدول يتضح الآتى :

× عجز فى الحمولة حوالى ٩٪ عند غاطس ١٥٠ سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ١٧٪ عند غاطس ١٤٠سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٢٦٪ عند غاطس ١٣٠ سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٣٤.٥٪ عند غاطس ١٢٠سم .

× عجز فى الحمولة حوالى ٤٣٪ عند غاطس ١١٠ سم .

حالة المجرى الملاحى لنهر النيل :

– يتعرض المجرى الملاحى للتغيير سنويا ، الأمر الذى يؤثر على سير الملاحة وكفاءتها .

– عدم وجود مسار محدد للملاحة للوحدات النهرية ، مما ينتج عنه أن الملاحة تعتمد على كفاءة طاقم التشغيل ، وتعتبر ملاحة اجتهادية ، وكثيرا ما تواجه اختناقات فى المجرى . كما أن المسار يقترب كثيرا من الجسور مما يؤثر عليها .

– عدم وجود مرافق النجدة والاتصالات اللاسلكية والرصد على امتداد المجارى أو نقط للصيانة السريعة ، مما يؤثر على نسبة الأمان لتشغيل الوحدات النهرية ، وبصفة خاصة عند عطلها أو جنوحها أو تعرضها للحريق أو الغرق .

– حدوث انهيارات للجوانب وما يتبع ذلك من اختناقات فى المسار الملاحى ، علاوة على التجريف والتطهير العشوائى للمجرى المائى .

– عدم وجود أجهزة مناسبة للارشاد لتسهيل حركة الملاحة نهارا وليلا .

– عدم وجود موانى ، بالمعنى العلمى والفنى على طول المسار الملاحى ، مزودة بوسائل الشحن والتفريغ ومحطات التموين بالوقود والزيوت ، ومخازن لتشوين البضائع ، ومأوى لرسو الوحدات للراحة .

– سعة الأهوسة محدودة وحالتها الفنية سيئة ، مما يؤثر على حجم وحموله الأساطيل المستخدمة ، كما يؤثر على مدة الرحلة ودورة التشغيل واقتصاديات النقل .

علاوة على أن مواعيد فتح الأهوسة والكبارى المتحركة لا تتوافق مع مواعيد وصول وتدفق الوحدات ، مما يزيد من زمـن العبور وزمن انتظاره .

رابعا : المعوقات للأعمال السياحية :

– عدم وجود المراسى الصالحة .

– عدم توافر نقط المراقبة والانقاذ .

– عدم وجود هيئة اشرافية لضمان سلامة الفنادق العائمة وتوفير الأمن للركاب .

– تضارب الاختصاصات بين وزارتى الرى والصحة فيما يتعلق بالصرف الصحى للفنادق العائمة ، اذ تشترط وزارة الصحة موافقة هيئة الشرب التى تقوم بطلب اعتماد عينة من التحاليل معتمدة من وزارة الصحة ، فى حين أن معاملها بالأقصر وأسوان قاصرة عن اظهار النتائج ، لذا تنقل العينات من الأقصر واسوان الى القاهرة ، الأمر الذى يؤدى الى كثير من التعقيدات ، كما يشكك فى سلامة التحاليل .

دور النقل النهرى فى النقل

أولا : نقل البضائع :

كان حجم النقل ١٣٥.٦ مليون طن عام ١٩٨٣ ، ومن المقدر أن يصل الى ١٧٧.٧ مليون طن عام ١٩٨٧ ، والى ٣٢٥.٢ مليون طن (حد أدنى) ، والى ٤٥٦ مليون طن (حد أقصى) عام ٢٠٠٠ .

وبدراسة توزيع هذا الحجم على الوسائل ، نجد أن الطرق عام ١٩٨٣ نقلت ٨٨.٤ ٪ من الحجم الكلى ، والنقل بالأنابيب ٤٪ ، والنقل بالسكك الحديدية ٥.٤٪ ، وبالنقل المائى الداخلى ٣.١ ٪ .

وفيما يلى بيان بالمنقول بالنقل النهرى عام ١٩٨٣ :

١.٢١١ مليون طن مواد بترولية .

٠.٢١٢ مليون طن اسمنت .

٠.٨١٤ مليون طن فحم كوك .

١.٢٣٤ مليون طن مواد بناء ومواد تعدينية وفوسفات .

٠.١٥٢ مليون طن حبوب .

٠.٤٤٠ مليون طن سكر .

٠.١٤٠ مليون طن بضائع أخرى باجمالى ٤.٢٠٨ مليون طن .

كما يوضح الجدول على الصفحة التالية حجم المنقول للسنوات ١٩٨٧ ، ٢٠٠٠ ، ومنه يتضح ان وسائل النقل المائى سوف تنقل ٣.٤٪ من حجم النقل لعام ١٩٨٧ ، ٢.٤٪ من حجم النقل العام ٢٠٠٠ (حد أدنى) ، ٢.٢٪ من حجم النقل (كحد أعلى) سنة ٢٠٠٠ ، وذلك على اساس الطن ، فى حين أنها ستكون ٥.٥٪ سنة ١٩٨٧ ، و٥.٥٪ سنة ٢٠٠٠ (حد أدنى) و٥٠ ٪ سنة ٢٠٠٠ (حد أقصى) من الطن / كيلو متـر .

الوسيلة	النقل باستخدام الاتوبيس				النقل على السكك الحديدية				النقل بوسائل النقل المائى				النقل على الطريق				اجمـــــالى			
السنه	طن×٦٠	النسبه المئوية	طـــن ×٩٠	النسبة المئوية	طن كم ×٩٠	النسبه المئوية	طن كم ×٩٠	النسبة المئوية	طن كم ×٦٠	النسبه المئوية	طن كم ×٦٠	النسبه المئوية	طن كم ×٦٠	النسبة المئوية	طن كم ×٩٠	النسبة المئوية	طن ×٦٠	النسبة المئوية	طن ×٩٠	النسبة المئوية
١٩٨٣	٥٤	٤٪	٠.٧	٣.١	٦.١	٤.٥	٢.٢	٩٧	٤.٢	٣.١	١.٧	٧.٥	١١٩.٩	٨٨.٤	١٨.١	٧٩.٧	١٣٥.٦	٪١٠٠	٢٢.٧	٪١٠٠
١٩٨٧	١٠.٠	٥.٦	١.٧	٦	من ٥.٩	٣.٣	٢.١	٧.٤	٦.١	٣.٤	٢.٣	٩.٥	١٥٢.٤	٨٥.٧	٢٠.٧	٧٢.٦	١٧٧.٧	٪١٠٠	٢٨.٥	٪١٠٠
					الى ٧.٩	٤.٥	٢.٨	٩.٨	٧.٤	٤.٢	٢.٢	١١.٦	١٥٥.٧	٨٧.٧	٢٢.٠	٧٧.١				
٢٠٠٠ حد أدنى	٣١.٤	٩.٧	٨.٥	١٦.٢	١٤.١	٤.٣	٤.٨	٩.٢	٧.٧	٢.٤	٢.٩	٥.٥	٢٧٢.٠	٨٣.٦	٣٦.١	٦٩.١	٣٢٥.٢	٪١٠٠	٣٢.٣	٪١٠٠
٢٠٠٠ حداقصى	٤٤.٤	٩.٧	١٢.١	١٦.٨	١٩.٤	٤.٢	٦.٦	٩.١	٩.٨	٢.٢	٣.٦	٥.٠	٢٨٢.٤	٨٣.٩	٤٩.٨	٦٩.١	٤٥٦.٠	٪١٠٠	٣٢.١	٪١٠٠

ثانيا : مساهمة النقل النهرى فى نقل الركاب :

× النقل عبر بحيرة ناصر :

تنقل وسائل النقل النهرى حوالى ١٠٠٠ الف راكب فى العام ، وهى تعمل على خط السد العالى / وادى حلفا ، وخط السد العالى / ابو سنبل ويعمل عليه مركبان وواحدة احتياطى .

× النقل ببحيرة المنزلة ، وبها :

٨٠ لنش حمولة من ٥ - ١٠ راكب .

١٩ وحدة حمولة من ١٠- ٣٠ راكب .

١٨ وحدة حمولة من ٣٠ -٥٠ راكب .

٢ وحدة حمولة من ١٠٠ - ١٥٠ راكب

٩ وحدة قطاع عام حمولة ١٥٠ راكب .

٨ وحدات حمولة من ١١٦ - ١٦٨ راكب .

وقد قامت بنقل ١٨٦٥٢٣ راكب عام ١٩٨٥ على خط المطرية / بور سعيد ، وخط المطرية / شادر عزام ، والمنزلة / صان الحجر ، والمنزلة / القوابطة ، وجملة المنقول حوالى ثلث مليون سنويا .

× اقليم القاهرة الكبرى :

يوجد خطان طوليان ، الأول شبرا الخيمة / الوراق / الجلاء ، ويعمل عليه ست وحدات ، والثانى : مصر القديمة / الجامعة / الجلاء ، ويعمل عليه أربع وحدات . وأما خطوط المعديات العرضية فهى خمسة خطوط : شبرا الخيمة / الوراق ، الساحل / امبابة ، الساحل / الوراق ، مصر القديمة / الجيزة ، امبابة / ابو الفدا . وجملة الركاب على الخطوط السبعة هى ٣٠٥٧٥ راكب فى اليوم ، بحجم ١٠ مليون رحلة سنويا ، تعادل ١ ٪ من جملة النقل بالقاهرة الكبرى .

ثالثا : السياحة ودور النقل النهرى :

يعمل حاليا بالنيل ٧٠ فندقا عائما ، ويجرى حاليا دراسة انشاء فندقين عائمين سعة ١٢٠ راكب فى بحيرة السد العالى .

ويوجد العديد من البواخر المرخص بها ، تحتوى على ٢٩٣٤ كابينة وبها ٥٩٠٦ سرير .

وتبلغ عدد الوحدات المملوكة للقطاع العام سبع ، منها أربع مملوكة لشركة ايجوث ، وثلاثة مملوكة لشركة مصر للسياحة ، وفندق عائم مملوك لشركة مصر للسياحة تحت الانشاء .

اما الفنادق التى تحت الانشاء فيبلغ عددها ٢٤ فندق ، وعدد كبائنها ١٤٠٥ كابينة ، بها ٢٨١٠ سرير ، وبذلك تصل الطاقة الفندقية العائمة الى ٤٣٣٩ كابينة بها ٨٧١٦ سرير .

ويبين الجدول الوارد فى الصفحة التالية عدد أسرة الفنادق العائمة ونسب الاشغال والايرادات عن سنة ١٩٨٥ :

ومن المناسب الاشارة الى الزيارات التى يمكن ان يقوم بها السائح من خلال رحلته النيلية فى نهر النيل بين محافظات قنا والأقصر وأسوان وهى :

- نجع حمادى (قنا) : زيارة معبد دندره ومعبد ابيدوس ، وتتم الزيارة عادة بالأتوبيس أو السيارات .

- الأقصر : وتتوزع زيارة مدينة الأقصر بين عدة مزارات :

× زيارة معبدى الكرنك والأقصر .

× زيارة البر الغربى وتشمل عادة وادى الملوك ووادى الملكات ومدينة حابو والنبلاء وحتشبسوت .

× زيارة متحف الأقصر .

× مشاهدة الصوت والضوء بالأقصر .

- اسنا : زيارة معبد اسنا .

- أدفو : زيارة معبد ادفو ، ويتم ذلك عادة بركوب عربات الحنطور .

- كوم أمبو : زيارة معبد كوم أمبو .

- أسوان : وتنقسم زياراتها الى عدة زيارات :

× زيارة جزيرة النباتات والجزر المحيطة وقبر اغاخان ، وتتم الزيارات بالمراكب الشراعية .

× زيارة السد العالى وخزان اسوان والمسلة الناقصة ومعبد فيلة .

× زيارة المتحف والقرية النوبية .

× زيارة الصوت والضوء وقصر الثقافة لمشاهدة الرقص النوبى .

بيان بعدد أسرة الفنادق العائمة التى تعمل حاليا سنة ١٩٨٥
ونسب الاشغال والايرادات عن سنة مالية

الشهر	عدد الاسره	عدد الايام	نسبة الاشغال	الايراد جنيه مصرى	اجمالى ايراد الشهر بالجنية المصرى	ملحوظات
يناير	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
فبراير	٥٩٠٠	٣٠	٧٠٪	١٠٠	١٢٣٩٠٠٠٠	
مارس	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
ابريل	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	
مايو	٥٩٠٠	٣٠	٥٠٪	١٠٠	٨٨٥٠٠٠٠	
يونيه	٥٩٠٠	٣٠	٣٠٪	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	ايرادات الشهر تمثل
يولية	٥٩٠٠	٣٠	٣٠٪	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	فقط ٧٠٪ من
اغسطس	٥٩٠٠	٣٠	٣٠٪	١٠٠	٣٧١٧٠٠٠	اجمالى الايرادات
سبتمبر	٥٩٠٠	٣٠	٤٠٪	١٠٠	٧٠٨٠٠٠٠	وذلك لأعمال الصيانه
اكتوبر	٥٩٠٠	٣٠	٦٠٪	١٠٠	١٠٦٢٠٠٠٠	السنوية والتى تمثل
نوفمبر	٥٩٠٠	٣٠	٧٥٪	١٠٠	١٣٢٧٥٠٠٠	حوالى ٣٠٪
ديسمبر	٥٩٠٠	٣٠	٨٥٪	١٠٠	١٥٠٤٥٠٠٠	
الاجمالى	٧٠٨٠٠	٣٦٠	٥٨٪		١١٨٢٣٦٠٠٠	

– أبو سمبل : زيارة معبد (أبو سمبل) وتتم عن طريق الطائرة أو الأتوبيسات والعربات .

× والمأمول أن يتم تحقيق رحلات نيلية بين أسوان (قرية شيراتون آمون) وأبو سمبل (قرية نفرتارى) فى بحيرة السد العالى .

وتجرى حاليا دراسة انشاء اثنين من الفنادق العائمة سعة كل منهما ١٢٠ راكب .

التطور المطلوب لمجابهة احتياجات النقل

ويتضح مما سبق ان قطاع النقل المائى الداخلى يحتاج الى تطوير ، لكى يكون معدا لمواجهة الاحتياجات المستقبلية ، وحتى يسهم فى سد احتياجات النقل لمصر خلال السنوات المقبلة على نحو أفضل مما يسهم به حاليا .

ان اية نظرة اقتصادية لقطاع النقل تشير الى ضرورة استخدام الوسيلة المناسبة والأقل تكلفة للنقل . ويأتى النقل المائى الداخلى فى المقدمة اذا ما أخذت تكاليف النقل فى الاعتبار ، اذ أنه يعتبر وسيلة مناسبة ومقبولة لنقل العديد من البضائع .

واذا نظرنا الى المكونات الأساسية للنقل المائى الداخلى ، فان هذا التطور المطلوب له يجب أن يشمل ثلاث نواح هى :

تطوير القنوات الملاحية والمجرى الملاحى لنهر النيل

يستلزم تطوير القنوات الملاحية ، وضع خطة قومية تستهدف دراسة شبكة الطرق الملاحية كوحدة متكاملة ، وتوفير عمق مياه كاف بها على مدار العام يسمح بغاطس اقتصادى للتشغيل وحجم النقل ، وفقا لدراسة حديثة أعدها معهد بحوث الآثار الجانبية للسد العالى . أما نهر النيل فيحتاج الى مشروع تطوير خاص به ، وذلك على النحو الآتى :

مشروع تطوير المجرى الملاحى لنهر النيل (بين أسوان وقناطر الدلتا) :

يعتبر مجرى النيل – من حدود مصر الجنوبية وحتى البحر المتوسط – شريان حياة مصر ، وعلى ضفتيه يعيش معظم سكانها ، كما توجد حضاراتها القديمة ومعالم نهضتها الحديثة بشكل مكثف . الا أن المجرى المائى غير مستقر بطريقة علمية أو اقتصادية أو فنية .

ويتلخص الوضع الحالى للمجرى المائى للنيل وكفاءته النهرية ، فيما يأتى :

– اقصى غاطس مسموح به للسفن فى بعض أوقات السنة هو ١.٣٠ متر ، ترتفع الى ١.٨٠ فى بعض أوقات السنة ، وهذا يعنى تحديد حجم وحمولة ونوعيات السفن المارة ، مما يجعل تشغيلها غير اقتصادى أو ذا تكاليف مرتفعة . فضلا عن ضآلة الحركة عليه وعدم انتظامها . كما تقوم وزارة الرى بين الحين والآخر باصدار نشرة عن أقصى غاطس للسفن مسموح به خلال بعض الفترات .

– المجرى المائى لايستخدم الا نهارا فقط ، لذلك يتضاعف الوقت الذى تستغرقه السفن فى قطع المسافات ، وتصل الى عشرة ايام للمسافة من أسوان الى القاهرة .

– عدم وجود موانى بالمفهوم الحقيقى (فنى وعملى) للميناء على طول المجرى سواء كانت لخدمة المسافرين أم السياح أم البضائع ، ويترتب على ذلك صعوبات بالغة فى استخدام المجرى كوسيلة للنقل والتنقلات ، فضلا عن أن الموانى الحالية تسببت فى اضطراب المجرى وحدوث جزر غاطسة بالقرب منها لان طريقة رسو السفن غير فنية .

– أدت حركة الملاحة الحالية العشوائية من أسطول النقل النهرى – باستخدام موتورات بمراوح كبيرة وتسيير السفن بجانب جسور النيل – الى حدوث انهيارات لهذه الجوانب ، وظهور اختناقات فى المسار الملاحى ، مما يدفع الى التجريف العشوائى لتطهير المسار ، فتكون النتيجة زيادة اضطراب المجرى .

– عدم وجود مجرى ملاحى داخل نهر النيل بطريقة محددة فنيا أدى الى وجود صعوبات بالغة فى حركة السير وجذب السفن ، مما يضطر وزارة الرى الى صرف مياه زائدة عن حاجة الرى لتسهيل حركة السفن ، ومن ثم تضييع هذه المياه .

مشروع وزارة الرى :

قامت وزارة الرى (مركز البحوث المائية) ، بالاتفاق مع شركة كندية على عمل مشروع المسح الهيدروجرافى لنهر النيل وفرعيه دمياط ورشيد ، وذلك عن طريق رسم خرائط كنتورية لقاع النيل وجانبيه ، وكذلك للمجارى الضحلة الجانبية المبللة من مجرى النيل من « مسقة » السد العالى وحتى البحر المتوسط مرورا بقناطر الدلتا وفرعى النيل الرئيسين دمياط ورشيد ، وكانت الاعمال المطلوبة كالاتى :

× عمل قطاعات عرضية على مسافات منتظمة عبر مجرى نهر النيل وعمودية عليه ، بواسطة جهاز الجس الصوتى ، والمسافة بين القطاعات مائتا متر ، وذلك لانتاج خرائط مقاس ١/٥٠٠٠ .

× عمل قطاعات لمجرى النهر بواسطة الجس الصوتى فى اتجاهى القطرين ، بين كل قطاعين عرضيين ، وذلك لانتــاج خرائط مقاس ١/٥٠٠٠ .

× عمل قطاعات عرضية عبر مجرى النهر وعمودية على محور المجرى الرئيسى ، بمواقع الموانى النهـرية والمنشــآت الهيــدروليكية (القناطر) ، فتكون المسافة بين القطاعات ٢٥ متر .

× عمل قطاعات طولية بالجس الصوتى ، بمقيــاس رسم ١ : ١٠٠٠٠ .

× ترقيم ورسم خط الشاطئ بالتفاصيل القريبة ، الى مسافة ١٥٠ متر على الخرائط النهائية ، بمقياس ١:١٠٠٠٠ .

أهداف المشروع :

كذلك فإنه من الناحية الاقتصادية ، يتحتم وضع خطة متكاملة لرفع كفاءة مجرى النيل ليكون نهرا ملاحيا من الدرجة الأولى ، بالأساليب العلمية واستخدام التكنولوجيا الحديثة ، لتحقيق أهـداف المشروع التالية :

– تحديد المسار الملاحى داخل مجرى النيل من قناطر الدلتا وحتى أسوان بعرض ١٥٠ متر .

– يكون أقل عمق بالقناة الملاحية ٢,٦٥ متر لتسمح بغاطس سفن قدره ٤ أمتار طوال العام ، سواء فى التصرفات المنخفضة أو العالية وبشرط عدم الاخلال بمناسيب المياه الحالية طوال العام . الأمر الذى يزيد من كفاءة تشغيل السفن وزيادة حمولتها ، كما يخفض التكلفة .

– وضع شمندورات عائمة ومتحركة ، تكون مضاءة ذاتيا ليلا ، الأمر الذى يسهل حركة الملاحة نهارا وليلا ، مما يخفض الوقت الى الثلث تقريبا ، ويرفع كفاءة الحركة على طول المجرى .

– اقامة نقط ارشاد للاتصالات السلكية لاستخدامها فى مراقبة حركة المرور وسرعة النجدة فى وقت الطوارىء ، كالحرائق والجنوح وغيرها من المشكلات .

– اقامة موانى من الدرجة الأولى على طول المجرى ، تكون مشتملة على جميع المرافق كصالات المسافرين والكافتيريات وفنادق وحمامات سياحة ونواد ليلية ، ويكون ملحقا بها مرافق الشحن والتفريغ للبضائع ومخازن للتموين والمواد البترولية والاصلاحات البسيطة ومقر للشرطة النهرية ومأوى لرسو السفن .

على أن تدعم هذه الموانى بالطرق التى تصلها بعواصم المحافظات وذلك لتنشيط السياحة الداخلية والخارجية ونقل البضائع والمسافرين ، مما يخفف الضغط على الطرق الأخرى ، ويؤدى الى مزيد من الجذب السياحى الداخلى والخارجى .

– حماية جوانب المجرى من الانهيارات ، سواء بسبب الملاحة الحالية العشوائية أو باسباب أخرى ، حفاظا على المجرى الملاحى ، ومنعا للاختناقات وتعطل سير الملاحة ، وصرف مياه زائدة عن حاجة الرى .

الأعمال المطلوبة للمشروع ومواصفاتها :

القناة الملاحية :

تحدد وتسوى قناة ملاحية بعرض ١٥٠ متر داخل مجرى النيل ، بأدنى عمق ٢,٦٥ ، طوال العام ، مع المحافظة على مناسيب النهر الحالية المقابلة للتصرفات المنخفضة والعالية ، وكذلك على فروق التوازن المسموح بها على القناطر الكبرى المقامة على النهر ، وهى اسنا ونجع

حمادى وأسيوط ، وكذلك على طول المجرى ، مع المحافظة على انحدارات المياه الحالية .

الشمندورات:

توضع على جانبى المجرى الملاحى شمندورات عائمة وسهلة الحركة مع ارتفاع وانخفاض المناسيب ، على أن تكون من النوع المضاء ذاتيا ليلا ، وتحدد أماكن هذه الشمندورات على مسافات متقاربة ، لتساعد على ارشاد السفن داخل المجرى الملاحى المحدد ، ويوضع بعضها حول الجزر الغاطسة ، وأمام الأماكن الهامة ، وحول الموانى . على أن تكون سهلة الصيانة وغير قابلة للسرقة أو الكسر .

الموانى النهرية :

يبلغ طول مجرى النيل بين قناطر الدلتا وأسوان ٩٥٤ كيلو متر نهريا ، وتقع عليه ٩ محافظات . أما اطوال مسافة النهر داخل كل محافظة ، فهى على النحو الآتى :

– محافظة أسوان	ويبلغ طول النهر داخليا	١٥٣	كيلو متر
– محافظة قنـــا	،،	٢٢٧	،،
– محافظة سوهاج	،،	١٢٢	،،
– محافظة أسيوط	،،	١٢١	،،
– محافظة المنيا	،،	١٤٠	،،
– محافظة بنى سويف	،،	٨٤	،،
– محافظة الجيزة	،،	٦١	،،
– محافظة القاهرة	،،	٣٢	،،
– محافظة القليوبية	،،	١٤	،،

ومن أجل الاستخدام السياحى والملاحى بكفاءة تامة ، لابد من اقامة عدد من الموانى النهرية من الدرجة الأولى ، بمعدل ميناء داخل كل محافظة ، وتزود جميع الموانى بالمرافق اللازمة لخدمة السياح ، كصالات الانتظار للمسافرين ونواد للترفيه المحلى ، وشبكة طرق لربطها بعاصمة المحافظة ، ومخازن للبضائع والتموين ، ووقود السفن والاصلاحات الطفيفة ، ومراكز للشرطة النهرية ، ومراقبة حركة السفن والارشاد بالطرق الحديثة ، على أن تكون هذه الموانى صالحة لاستقبال السفن ذات الغاطس ٦.٠٠ أمتار ، وأن تزود بأوناش التفريغ والتحميل ، بالنسبة لسياحة السيارات ، وتسهيل حركة الشحن والتفريغ للبضائع . ولاشك أن وجود الموانى بالقرب من عواصم المحافظات سوف يدفعها الى استكمال مرافقها اقتصاديا وسياحيا .

مراسى الدرجة الثانية :

تباعدت المسافات بين المحافظات ، لذلك يلزم اقامة ٦٠ مرسى من الدرجة الثانية – بمعدل واحد كل ٥٠ كيلو متر – لسرعة خدمات السياحة الواقعة بين عواصم المحافظات ، وكذلك لخدمة السياحة الترفيهية كاستخدام القوارب واللنشات النزهة والمساعدة على ربط مدن المحافظات بعضها ببعض ، وكذلك اقامة مراسى صغيرة لخدمة وتنشيط سياحة الرياضة والصيد ، وغيرهما .

منشآت حماية جوانب المجرى :

توجد عوامل كثيرة – كاثر غير مباشر من الآثار الجانبية للسد العالى – تؤدى الى « تهايل » جوانب مجرى النيل على طول المسافة بين اسوان والبحر المتوسط . وتتلخص هذه العوامل فيما يلى :

– انقطاع ظاهرة الفيضان التى كانت تسبب ارتفاع وانخفاض المناسيب فى دورة سنوية ، الأمر الذى كان يؤدى الى تماسك طبقات المواد المكونة للجسور طول العام .

– انعدام صيانة جوانب المجرى ، وجفافها تماما بعد انشاء السد العالى .

– زيادة حركة الصرف المباشر من الأراضى الزراعية الى النهر مباشرة .

– حركة الملاحة العشوائية واقترابها من الجسور ، ممـا يحدث بها « نبضات » كبيرة تؤدى الى انهيارات شديدة على الجانبين .

– استخدام السفن الحالية لموتورات بمراوح كبيرة تسبب جرف وسحب الجسور غير المتماسكة الى الماء ، فضلا عن استخدام سرعات عالية تسبب موجات عرضية ، مما يزيد الحالة سوءا .

– سوء استخدام الأرض الزراعية وتجريفها ، مما يؤدى الى انهيار الجسور .

– اقامة المنشآت على جانبى المجرى بطريقة عشوائية تزيد من فقدان الجسور لحالة توازنها .

وقد بلغت أطوال جوانب المجرى – التى انهارت ولا تزال تنهار حتى الآن – حوالى ٤٠٠ كيلو متر على طول المسافة بين أسوان وقناطر الدلتا ، ويلزم عمل المنشآت والأعمال الصناعية اللازمة لحماية الجسور وتأدية وظيفتها بكفاءة عالية ، وازالة كل اسباب « التهايل » ، مما يحافظ على توازن المجرى وثبات مساره الملاحى ، وعدم حدوث اختناقات ملاحية .

نقط المراقبة والارشاد والنجدة :

يلزم لحماية المجرى وتسهيل حركة الملاحة ، اقامة نقط للإرشاد اللاسلكى والاتصالات على طول المجرى ، لمراقبة سير السفن وسرعتها ونجدتها فى حالات الطوارئ بسرعة كافية .

وقد أتم معهد بحوث الآثار الجانبية للسد العالى الدراسات والبيانات والمسح الجوى والمسح النهرى ، ولم يبق الا دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع .

كما قدمت الحكومة الهولندية منحة لتطوير النقل النهرى بقيمة اجمالية ٦ ملايين فلورين ، وتمت الموافقة عليها من الجهات المعنية .

وتتضمن المنحة :

× وضع خطة للتطوير الأصلى المتوسط لفترة من ٥ – ١٠ سنوات .

× تنفيذ برنامج عمل من ٢-٣ سنوات يتضمن تحضير وتنسيق الاشراف على مشروعات التطوير .

× تنفيذ مشروعات التحسين التى تشمل :

– انشاء قسم للمسح الهيدروغرافى .

– انشاء وحدات صيانة للأهوسة .

– دراسات فى تصميم المشروعات النهرية .

وتم الاتفاق مع الجانب الهولندى على :

× تحسين الملاحة بترعة النوبارية عن طـريق تطوير تشغيل الأهوسة .

× ميكنة وسائل الشحن والتفريغ بالموانى الداخلية .

وستقوم هيئة النقل المائى الداخلى باختيار ميناء أو ميناءين كمشروع رائد ، وعمل الترتيبات اللازمة لتطويرهما .

تطوير الأسطول

– الارتباط فى التشغيل بنظام المجموعة المكونة من دفاع طول ١٢ متر وعرض ٧,٥ امتار وغاطس ١,٢ متر وقدرة ٤١٠ حصان وصندلين طول كل منهما ٤٨ متر ، وعرض كل منها ٧,٥ متر وغاطس تصميمى ١,٤٥ متر ، لما له من ميزات على التركيبات الأخرى .

– ضـــرورة بناء عدد من الصنادل تصمم لبعض الأعمال الأخرى مثل :

× نقل الحاويات .

× نقل المواد التموينية الصب .

× نقل الاسمنت الصب .

× نقل البوتاجاز وثلاجات نقل المواد الغذائية وبصفة خاصة الأسماك .

* احداث تطوير جذرى فى نوعية أطقم التشغيل لجذب عناصر مؤهلة ، يمكنها استيعاب الأجهزة الحديثة كالرادار واللاسلكى .

تطوير التشغيل

– تطوير الموانى كما وكيفا لمجابهة اعمال النقل وانشطة السياحة ، ومن بين هذه الموانى :

× ميناء اثر النبى الذى شغل حاليا بمشحونات النقل البرى دون النقل النهرى .

وتقوم هيئة النقل المائى حاليا باجراء الاتصالات لاخلاء الميناء واستخدامه فى تحقيق اغراضه الأساسية .

× ميناء اسوان فانه يلزم تطويره لخدمة كافة البضائع ، نظرا لعدم استعماله حاليا الا لخام الحديد .

× ميناء الأقصر وميناء قنا حيث لم يستخدما منذ انشائهما حتى الآن .

والتطوير المطلوب بالنسبة للموانى بصفة عامة ، يقتضى ضرورة اجراء الآتى :

- حصر الأوضاع الحالية والمستقبلة ، واجراء دراسات جدوى لاعادة استخدامها فى تحقيق اهدافها .

- انشاء شركة أو أكثر للشحن والتفريغ .

- تعميم انشاء الموانى فى المحافظات التى تقع بجانب المناطق الصناعية .

- سرعة استغلال ميناء النهضة كامتداد جمركى وتزويده بالأوناش اللازمة .

- الاهتمام بالموانى النهرية العامة وتزويدها بمعدات المناولة والتخزين .

- دراسة امكان دخول الوحدات النهرية لمينائى الدخيلة ودمياط ، وتطوير ترعة الاسماعيلية وربطها بقناة السويس ، لربط مينائى بور سعيد والسويس بالملاحة النهرية ، وذلك بوصلة ملاحية خارج مدينة الاسماعيلية حتى يمكن استغلال هذين الميناءين فى نقل بضائعهما .

- تشجيع نقل المواد المفرغة على المخطاف بموانى الاسكندرية وبورسعيد بواسطة النقل النهرى .

تأمين الملاحة وزيادة كفاءتها :

- تزويد المجموعة الملاحية بأجهزة الرادار اللاسلكى والكشافات اللازمة للملاحة الليلية ، وتزويد الأهوسة بالاضاءة وأطقم التشغيل اللازمة للعمل ٢٤ ساعة بما يضاعف انتاجية التشغيل .

- اقامة نقط للارشاد على طول المجرى مزودة بأجهزة الاتصال اللاسلكى للانقاذ عند اللزوم .

- ضرورة التوسع فى انشاء الأحواض الجافة لزيادة كفاءة صيانة الوحدات .

التوصيات

وفى ضوء هذه الدراسة وما دار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات ، يوصى بالآتى :

أولا : توصيات عامة :

* وضع تنظيم يكفل المزيد من التكامل والتنسيق بين وزارات الرى والنقل والكهرباء ، بما يكفل الاستغلال الامثل لنهر النيل وباقى المجارى المائية المناسبة للنقل المائى الداخلى وبما لا يخل بوظيفتهما الأصلية الخاصة بالرى .

مع ما يقتضيه ذلك من اعادة النظر فى التشريعات المتعلقة بالنقل المائى الداخلى بما يخلصها من أى تعارض أو لبس ، وبما يحقق لمرفق النقل المائى الداخلى الانطلاق والعمل بالكفاءة المرجوة .

ثانيا : توصيات مباشرة :

فى شأن المجارى الملاحية :

* التنسيق مع قطاع الرى لدراسة تحقيق العمق الكافى للمياه بنهر النيل وباقى المجارى المائية الملاحية - حسبما جاء بهذا التقرير - وبما يناسب غاطس الوحدات المائية لتعمل بكامل غاطسها بكفاءة تامة على مدار العام .

* تحديد المجارى الملاحية بالأجهزة والعلامات الملاحية النهارية والليلية بعرض مقداره ما بين ١٥ ، ٢٠٠ متر .

* التخلص من الأعمال الصناعية التى تعترض بعض المجارى الملاحية ، وتحد من سير الوحدات المائية وكفاءتها مثل الكبارى المتحركة واحلال كبارى علوية بدلا منها بعد اجراء دراسات الجدوى الضرورية .

* تطوير الأهوسة واحلال أهوسة ذات ابعاد مناسبة لابعاد الوحدات المائية .

* كهربة فتح وغلق الأهوسة وتحصين مداخلها ومخارجها لتقليل زمن الدورة الكاملة لتشغيلها ، واتخاذ الاجراءات التى تكفل عملها ليلا ونهارا .

* أن تتضمن الخطة الخمسية القادمة وما يليها تحديد هدف قومى لحجم النقل المائى الداخلى بنسبة معينة على ضوء المصلحة الحقيقية للاقتصاد القومى تلتـزم بها الأجهزة المختلفة بما فيها القطـاع الخاص .

وتقوم على أساس دراسة اقتصاديات الشحن بالنقل بهذه الوسيلة مقارنا بوسائل النقل الأخرى وفق المعايير الفنية المتعارف عليها وتقدير الاعتبارات المتغيرة ، خاصة وأن التكنولوجيا المرتبطة بهذه الوسيلة تعتبر من التكنولوجيات البسيطة ، كما تتوافر محليا الخبرات وبعض المواد الخام اللازمة . ويرتبط بذلك انشاء بعض صناعات محلية خادمة لهذه الوسيلة .

ويمكن التركيز فى المرحلة الأولى للخطة على النيل وفروعه الرئيسية فقط ، ثم تتدرج الخطط التالية للاخذ بالتطوير المطلوب .

ويقتضى هذا التأكيد على أمرين :

– أهمية الدور الذى يجب أن يقوم به جهاز تخطيط النقل – التابع لوزارة النقل والذى يشرف على كافة وسائل النقل – فى تحديد الأولويات بالنسبة لوسيلة النقل المائى على ضوء ما يجريه من دراسات اقتصادية وفنية ويتخذه من قرارات .

– سرعة الانتهاء من الدراسات التى أجرتها وتجريها الأجهزة التابعة لوزارة الرى – والمشار اليها بالتقرير – وذلك حتى يمكن أن تأخذ طريقها للتنفيذ ، إذ لوحظ أنه قد مضى على بعضها وقت طويل رغم انتهائه وتوافر تمويله ولم يأخذ طريقه للتنفيذ (من ذلك دراسة معهد الدراسات الجانبية للسد العالى) .

* اتخاذ الاجراءات التى تكفل التغلب على ظاهرة كشف فرش بعض الأهوسة نتيجة لعوامل النحر خلفها .

فى شأن الوحدات المائية :

* تحديد الأبعاد المناسبة للوحدات المائية وخاصة الغاطس بما يتمشى والأعماق السائدة بالمجارى الملاحية وبناء الوحدات المائية الجديدة طبقا لهذه الأبعاد .

* تجهيز الوحدات المائية بمستلزمات الملاحة الآمنة والليلية ، من رادار ولاسلكى وانوار كاشفة وغيرها .

* التوسع فى استخدام القوافل المائية بنظام الدفاع ، والعمل على استخدامه لأكثر من مدفوع واحد .

فى شأن الموانى والمراسى النهرية :

* تجهيز المراسى النهرية العامة بالمعدات الحديثة للشحن والتفريغ وبمايتناسب وحجم ونوعية البضائع المتداولة لكل مرسى ، مع تدبير مخازن وساحات التشوين بها .

* ضمان وصول وسيلة النقل الوسيطة (سكة حديد أو نقل برى) الى مختلف المراسى بيسر، مع العمل على ضمان انتظام وصول هذه الوسيلة الوسيطة فى الوقت المناسب لتلافى عطل الوحدات المائية أو التكدس فى المخازن أو الشون .

* أثبتت الممارسة الفعلية أن اهم العقبات امام النقل المائى الداخلى هو ما يصاحب عمليات التفريغ والشحن من صعوبات ، ومن ثم يتعين ضبطهما بوضع برامج ونظم متطورة تواجه هذه الصعوبات منعا من الفاقد ، وهذا يقتضى اعطاء أولوية لانشاء سلاسل من المخازن والشون وخاصة للاستعمال ليلا .

فى شأن اعمال البناء والاصلاح والصيانة للوحدات المائية :

* تعزيز ترسانات بناء الوحدات المائية بالقزقات ذات الطاقات المناسبة لتوفير الصيانة لتلك الوحدات .

* تعزيز قزقات الاصلاح لمقابلة الحاجة الى الاصلاحات واعمال الصيانة وأعمال الكشف والتفتيش على مختلف الوحدات المائية .

فى شأن بعض المجارى الملاحية :

* اعادة استخدام ترعة الاسماعيلية كطريق ملاحى من الدرجة الأولى ووصلها بقناة السويس لخدمة مينائى بورسعيد والسويس ، ومنطقة سيناء .

* سرعة الانتهاء من الدراسات والمشروعات اللازمة لوصل ميناء دمياط الجديد بالقاهرة عن طريق فرع دمياط . وكذلك ربط ترعة النوبارية بميناء الدخيلة .

فى شأن التلوث :

* تزويد كافة الوحدات المائية بأجهزة معالجة المخلفات .

* تطبيق القانون القائم بحزم ، ففى احكامه الكفاية ، وهذا يستلزم بالضرورة مواجهة معوقات التنفيذ التى يرجع أغلبها الى الاحكام الروتينية الجامدة .

* اختيار بعض المراسى فى مواقع مناسبة وتزويدها بمحطات صرف صحى لتفريغ المخلفات بالوحدات المائية بها .

فى شأن الأمن والانقاذ :

* العناية بتزويد الوحدات المائية وخاصة نقل الركاب بكافة معدات الأمان من الغرق أو الحريق ، مع الاهتمام بصفة خاصة بسلامة

الصنادل والوحدات المملوكة للاهالى والتى تعمل فى نقل الركاب والبضائع ، وخاصة بترعة الاسماعيلية .

* انشاء نقطة مجهزة بأجهزة لاسلكية وتزويدها بلنشات سريعة للانقاذ السريع ، وقاطرت نهرية للانقاذ والشحن والقطر ، بالاضافة الى لنشات اطفاء الحريق .

وفى هذا المجال لابد من التنسيق مع شرطة المسطحات النهرية ، بحيث يستفاد استفادة قصوى من الأسطول الكبير من الزوارق التى لديها .

فى شأن النقل السياحى :

* الاهتمام بالمراسى اللازمة لخدمة الوحدات السياحية وخاصة فى المناطق السياحية الهامة ، ومدها بشبكات المياه والكهرباء والصرف الصحى والتليفونات ومحطات الوقود وباقى الخدمات الضرورية .

فى شأن الملاحة ببحيرة السد العالى :

* ضرورة تطوير وحدات النقل النهرى من أسوان ووادى حلفا لتكون صالحة للعمل فى البحيرة ، بحيث تكون ذات غاطس كبير يناسب طبيعة البحيرة .

* ضرورة ايجاد وسيلة مناسبة لصيانة واصلاح الوحدات المائية التى تعمل بالبحيرة كوحدات هيئة وادى النيل للملاحة النهرية وهيئة السد العالى ووحدات صيد الأسماك .

* تطوير ميناء السد العالى وميناء وادى حلفا لمواجهة زيادة الحركة المنظورة بين مصر والسودان وكذا وحدات الركاب الجديدة .

فى شأن الأجهزة الحكومية :

* يتعين على أجهزة الحكومة ان تتولى نقل المحاصيل الزراعية والسلع الغذائية ذات الحجم الكبير عن طريق النقل المائى الداخلى حتى تكون قدوة تشجع المواطنين على استعمال هذه الوسيلة الارخص تكلفة .

فى شأن نقل الركاب باقليم القاهرة الكبرى :

* دعم أسطول نقل الركاب بالاقليم ، مع اختيار الوحدات النهرية الاكثر سرعة وراحة ، وتزويدها بكافة معدات الامان وبنظام اللاسلكى .

* توفير اماكن كجراج للوحدات خارج وقت التشغيل ، مزودة بوحدات تموين بالوقود والقيام بأعمال الصيانة .

* العمل على مزيد من التكامل بين خدمة النقل النهرى وخدمات النقل البرى بمواقع المراسى ، بما يؤمن رحلات الركاب دون اضطرارهم الى السير لمسافات طويلة فيما بينها .

فى شأن العمالة والتدريب :

* وضع خطة تدريب متكاملة للتخصصات المختلفة تقوم على اساس نظام تعليمى أو تدريبى متدرج ، على أن يواكبها نظام للحوافز يشجع على العمل فى هذا القطاع .

* العمل على ايجاد عمالة مدربة لطاقم السفن – من الميكانيكيين والبحارة – بصفة مستمرة – مع تدريب الاطقم الحالية على انظمة التشغيل المستحدثة ، وذلك بتدعيم دور الادارة المركزية للتدريب ، لسد احتياجات شركتى النقل النهرى والنقل المائى وشركة السكر ، وكذلك احتياجات القطاع الخاص من العاملين فى التخصصات المختلفة . مع الاهتمام بتحسين احوال العاملين بالوحدات النهرية : ماديا واجتماعيا وثقافيا .

وفيما يلى بيانات توضحها الجداول التالية حول توزيع الأعمال الصناعية على المجارى الملاحية وقائمة بالوحدات العاملة فى قطاع نقل البضائع وقطاع نقل الركاب .

جدول رقم (١)

توزيع الأعمال الصناعية على الطريق الملاحى القاهرة / الاسكندرية عبر الرياح البحيرى ترعة النوبارية

اسم المجرى	المسافة		الطول	عدد الاعمال الصناعية		
	من	الى	بالكيلو متر	اهوس	كبارى علوية	المجموع
الرياح البحيرى	فم الرياح	فم النوبارية	٨٢,–	٢	٤	٦
ترعه النوبارية	فم النوبارية	هويس المالح	١٢٢,–	٥	١٦	٢١
	المجمـــــــوع		٢٠٤,–	٧	٢٠	٢٧

جدول رقم (٢)
بيان موقع الأعمال الصناعية ومواصفاتها للطريق الملاحى
القاهرة / الاسكندرية (الرياح البحيرى – النوبارية)

م	الموقع بالكيلو متر	بيانات العمل الصناعى			
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعه الفتحه الملاحيه أو مقاسات	عددمرات الفتح اليوميه	المجرى الملاحى
١	٠٠٠,٠٠٠	هويس فم الرياح	حوض واحد ١٦×٧٠م	٥	
٢	٦,٤٠٠	كوبرى تـــــــلا	فتحة واحد ق ٣ متر	٣	جارى استبداله
٣	٤٠,٠٠٥	،، الخطاطبة	علــــــــــوى	٣	بكوبرى علوى
٤	٤٢,٢٦٠	هويس الخطاطبة	حوض واحد ١٦×١٩م	٤	الريــــــاح
٥	٥١,٨٥٠	كوبرى كفر داود	علــــــــــوى	٣	البحيــــرى
٦	٧٣,٥٠٠	كوبرى المطرية	،،	٣	
٧	٨٢,٠٠٠	هويس فم النوباريه	حوض واحد ١٦×١١م		
٨	٨٤,١٠٠	كوبرى (س .ل)	علــــــــــوى		
٩	٨٨,٦٠٠	كويــــــــرى	،،		
١٠	٩٢,٠٥٠	،،	،،		
١١	١٤,٣٠٠	،،	،،		
١٢	١٦,٧٠٠	،،	،،		
١٣	١٠٥,٩٠٠	،،	،،		
١٤	١١١,٥٠٠	هويـــــــــس	حوض واحد ١٦×١١٠م		ترعه النوبارية
١٥	١٢٢,٧٠٠	كويـــــــــرى	علــــــــــوى		
١٦	١٢٤,٠٠٠	،،	،،		
١٧	١٣٩,٥٠٠	،،	،،		
١٨	١٤٢,٨٩٠	هويـــــــــس	حوض واحد ١٦×١١٠م		

تابع جـــدول ٢

بيان مواقع الاعمال الصناعيه ومواصفاتها للطريق الملاحى القاهره / الاسكندريه

(الرياح البحيرى - النوباريه)

م	الموقع بالكيلو متـــــــر	بيانات العمل الصناعى			
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعه الفتحه الملاحيه ومقاسات الهويس	عدد مرات الفتح اليومية	المجرى الملاحى
١٩	١٤٧,٨٥٠	كـــوبـــــرى	علـــــــــوى		
٢٠	١٥٦,٨٥٠	"	"		
٢١	١٧١,٦٠٠	"	"		
٢٢	١٨١,٤٠٠	"	"		
٢٣	١٨٦,٠٠٠	هويــــــــس	حوض واحد ١٦×١١٠م		الوصـــلة
٢٤	١٨٩,٠٠٠	كوبــــــرى	حوض واحد ١٦×٥٥		الملاحيـــــه
٢٥	١٩٥,٠٠٠	"	على التوازى		الترعـــــه
٢٦	٢٠٣,٠٠٠	"			النوباريـــــه
٢٧	٢٠٤,٠٠٠	هويس المالـــــح			

جدول رقم (٣)

توزيع الاعمال الصناعية على المجارى المختلفة للخط الملاحى

الجزء	المسافة		الطول	عدد الأعمال الصناعية		
	من	الى	كم	أهوسة	كبارى	المجموع
القبلى	امام الخزان	مدينة اسوان	٥	٦	—	٦
الأوسط	مدينة اسوان	كفر العلو	٩١٥	٣	٤	٧
منطقة القاهرة	كفر العلو	رملة بولاق	٣٥	–	٥	٥
البحرى	رملة بولاق	القناطر الخيرية	٢٥	–	١	١
مجموع			٩	٩	١٠	١٩

جدول رقم (٤)

بيان مواقع الاعمال الصناعيه ومواصفاتها

م	الموقع باكيلو متـــــــر	بيانات العمل الصناعى			
		اسم العمل الصناعى وقوته	سعه الفتحه الملاحيه او مقاسات الهويس بالمتر	عدد مرات الفتح اليوميه	المجرى الملاحى
١	٠٠٠,٠٠٠	اهويسه خزان اسوان	عدد ٦ احواض مثاليه ٨٠,٠٠×٩٥٠	—	
٢	١١٦,٠٠٠	كوبرى ادفـــــو	٣ فتحات عرض ٥٠٠ متر	علوى	نهر النيل
٣	١٩٩,٠٠٠	هويس اسنـــــا	حوض واحد ١٦× ٨,٠٠		
٤	٢٩١,٠٠٠	كوبرى قنـــــا	٣ فتحات عرض ٥٠ متر	علوى	
٥	٣٤٠,٠٠٠	كوبرى نجع حمادى	فتحتان كل منها ١٥, ٢٠	٣	
٦	٣٥٤,٠٠٠	هويس نجع حمادى	حوض واحد ١٦ × ٨٠,٠٠		
٧	٤٤٨,٠٠٠	كوبرى سوهـــاج	فتحتان كل منها ٢٠ مترا	٣	
٨	٥٤٦,٠٠٠	هويس اسيوط	حوض واحد ١٦×٨٠,٠٠	٥	
٩	٩٣٥,٠٠٠	كوبرى المرازيق	فتحه واحده ٨٦,٠٠ مترا	علوى	
١٠	٣٥٤,٠٠٠	كوبرى الجيزه	تحت الانشاء	"	
١١	٩٥٥,٥٠٠	كوبرى الجامعه	فتحتان ٨٠ متـــرا سعه ٥٠ متـــرا	"	
١٢	٦٥٦,٨١٥	كوبرى الجلاء	فتحتان كل منها ٢٢م	١	
١٣	٦٥٦,٣٠٠	كوبرى الزمالك	فتحتان كل منها ٢٢م	٢	جارى تغييره
١٤	٦٦١,٠٥٠	كوبرى امبابه	فتحتان كل منها ٢٧م		بكوبرى علوى
					" " "

جدول رقم (٥) بيان الوحدات العاملة

قطاع نقل البضائع:

عدد ونوعيات وحمولات صنادل شركتى النقل المائى والنهرى وهما الشركتان التابعتان للقطاع العام

نوع الوحدة	اسطول النقل المائى					أسطول النقل النهرى			
	العدد	اجمالى القدرة بالحصان	اقصى غاطس	الحمولة الكلية (طنا) عند اقصى غاطس	عند غاطس ١.٥ متر	عدد	اقصى غاطس	الحمولة الكلية (طنا) عند اقصى غاطس	عند غاطس ١.٥ متر
صنادل مزدوجة :									
– البضاعة الصب الجافة	٥٠	٢٣٠٠٠	١.٦	١٤٦٠٠	١٣١٤٠	٥٠	١.٦	١٧٠٠٠	١٥١٣٠
– ″ السائلـــة	٤	١٨٤٠	١.٨	١٤١٢	١٠٥٠	٤	١.٨	١٨٠٨	١٤١٠
– ″ المختلفـــة	١٦٠	٧٤٣٢٠	١.٨	٥٧٦٦٦	٤٢٧٠٠	١٥٤	١.٨	٦٨٥٠٢	٥٣١٠٠
صنادل مفردة :									
– بضاعة صب جافة	١٩٢	٣١٧١٠		٥٧٤٣٨	٤٩٥٧٨				
– صهاريج	٦٠	٩٣٠٠		١٦٨٦٠	١٤٤٦٠				
مواعين بدون قوى جر :						٤٧		١٠٤٣٤	٩٤٠٠
– للبضاعه الصب الجافة						٣١		٥٧٠٤	٥١١٥
– صهاريج									
– قاطرات									
اجمالى	٤٩١	١٥٢٤٩٨		١٤٧٩٧٦	١٢٠٩٢٨	٢٨٦		١٠٣٤٤٨	٨٤١٥٥

عدد ونوع حمولة صنادل شركة السكر

جدول رقم (٦)

النــــوع	العدد	اجمالى القدرة بالحصان	الحمـــولة الكليــــة	
			عند القاطس الاقصى	عند غاطس ١.٥ متر
بضـــــاعه جـــــافه	١٢	١٦٤٥	٣٢٠٠	٣٠٧٠
صهـــــاريـــــج	٥٦	٨٧٣٦	٢٠٨٣٢	١٦٨٠٠
صهـــــاريج مـــــولاس	٧٤	١٢٥٨٠	٣٠٢٤٠	٣١٣٨٦
مواعيـــــن مختلـــــطة	١٤	٢٠٠٢	٤٠٦٠	٣٤١٦
قـــــاطـــــرات	٢٤	٣٥٥٢		
مواعيـــــن بـــــدون قـــــوى جر	٤٨	—	٩٦٠٠	٩٦٠٠
متفرقـــــات	٨	—	—	—
اجمالى	٣٣٦	٢٨٥١٥	٦٨٠٣٢	٥٤٢٧٣

جـــــدول رقم (٧)

عدد وحدات النقل النهرى الآلية وحمولاتها والمملوكة للقطاع الخاص

فئه الحموله بالطن	الحموله المتوسطه بالطن		عدد الوحدات	الحموله الكليه بالطن	
	عند الغاطس الاقـــصى	عند الغاطس ١.٥م		عند الغاطس الاقصى	عند الغاطس ١.٥متر
٠٠٠ — ٥٠	٢٧	٢٣	١٥	٤٠٥	٤٠٥
٥١–١٠٠	٧٥	٧٥	١٥	١١٢٥	١١٢٥
١٠١–١٥٠	١٣٢	١٣٢	١٢	١٥٨٤	١٥٨٤
١٥١ – ٢٠٠	١٧٦	١٦٧	٢٣	٤٠٤٨	٣٨٤١
٢٠١–٢٥٠	٢٢٩	٢٠٥	٢٣	٦١٨٣	٥٥٣٥
٢٥١ – ٣٠٠	٢٧٩	٢٢٧	٣٨	١٠٦٠٢	٩٠٠٦
٣٠١–٣٥٠	٣٢٢	٢٥٧	٤٢	١٣٥٢٤	١٠٧٩٤
٥٠١–٤٠٠	٣٧٩	٣٠٣	٢٥	٩٤٧٥	٧٥٧٥
٤٠١–٤٥٠	٤٣٠	٣٤٤	٩٥	٤٠٨٥٠	٣٢٦٨
٤٥١–٥٠٠	٤٧٢	٣٦٨	٤٢	١٩٨٤٤	١٥٤٥٦
٥٠٠–اكثر	٥٩٦.١٦	٤٧٦	١	٥٩٦,٠	٠٤٧٦
اجمالى جزئى للاسطول (قدره متوسطه بالحصان)			٣٣٥	١٠٨٢١٦	٨٨٤٧٧
الحموله المتوسطه / للصندل				٢٧٤	٢٢٧
قاطرات (قدره متوسطه ١٠٠ حصان)			٢٥٤		
مواعين بدون قوى ذاتيه			٢٠٠	٣٠٠٠٠	٢٢٤٠٠
الحموله المتوسطه بالطن				١٥٠	١١٢
اجمالى كلى (مقرب)			٤٧٧	١٣٨٢١٦	١١٠٨٧٧
				٢٢٢	١٧٩

* يوجد ما يقرب من ٤٠٠ وحدة شراعيه اضافيه وهى قطاع خاص تسير باستخدام القاطرات.
* المصدر هيئة النقل النهرى .

جدول رقم (٨)

تابع بيان الوحدات العاملة

وحدات نقل الركاب قطاع خاص

م	عدد الركاب	عدد الوحدات
١	١ – ١٠	٣٢
٢	١١ – ٢٠	٥٣
٣	٢١ – ٥٠	٧٥
٤	٥١ – ١٠٠	٣١
٥	١٠١ – ١٥٠	٥
٦	١٥١ – ٢٠٠	٥
٧	٢٠٠ –	١٠
	المجمـــــوع	٢١١

المصدر هيئة النقل النهرى

سياسة تطوير الخدمة البريدية

تتعدد الخدمات البريدية وتتنوع لتشمل جموع المواطنين ، بحيث يمكن القول : ان كل مواطن يتعامل بشكل ما مع البريد ، مما يؤكد أهمية هذه الخدمة العامة التى مازالت أنشطتها المختلفة تؤدى دورا هاما فى قطاع النقل والاتصالات ، برغم ظهور العديد من الوسائل الحديثة فى هذا المجال .

مجالات الخدمة البريدية :

يعد البريد أحد المقومات الهامة لادارة انشطة الدولة ، باعتباره همزة وصل بين القيادة والقاعدة ، وبين الوزارات والمصالح والهيئات ، بالاضافة الى دوره الهام فى مجال الخدمة العسكرية ، كما يبرز دوره فى المجالات الآتية :

فى المجال الاجتماعى :

يؤدى البريد دورا هاما فى توثيق الصلات والروابط بين الافراد بما يحقق التفاهم والترابط ، سواء كانوا داخل البلاد او خارجها ، وسواء كانت هناك وسيلة اتصال اخرى او لم تكن ، فلا غنى عن الرسالة المكتوبة .

فى المجال الاقتصادى :

يسهم فى نقل الاموال والبضائع ويساعد على تنشيط التجارة الداخلية والخارجية ، عن طريق نقل الاوراق والمستندات ذات القيمة .

كما ان البريد يشكل وعاء من اهم الاوعية الادخارية ، ممثلا فى صندوق التوفير البريدى والشيكات البريدية ، حيث تسهم مدخراته فى تمويل خطط التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة .

فى المجال الثقافى :

يعتبر البريد اداة من ادوات نشر الثقافة والتعليم بالمراسلة من خلال توزيع الكتب والمجلات والصحف والنشرات العلمية ، فضلا عن الاسطوانات والشرائط والافلام وغيرها .

التعريف بالخدمة البريدية

أولا : انواع الخدمات البريدية :

تنقسم الخدمات البريدية الى ٣ مجموعات رئيسية لكل منها طبيعة خاصة تمثل نشاطا متميزا وهى :

× مجموعة الخدمات البريدية وتشمل :

- المراسلات : ويصل اجمالى عدد الخطابات بكافة انواعها سنويا إلى ٢٩٠ مليون خطاب .
- المطبوعات الدورية : ويبلغ اجمالها سنويا ١٣ مليون مطبوع ، بالاضافة الى ٨ مليون مطبوع سنويا لمطبوعات اخرى لفاقدى البصر والعينات التجارية والبطاقات البريدية .
- الطرود البريدية : ويبلغ عدد الطرود المتداولة سنويا ٣٨٩ الف طرد .

× مجموعة الخدمات المالية والمصرفية :

وتمثل هذه المجموعة جانبا هاما من نشاط الهيئة القومية للبريد ومنها : خدمة الحوالات البريدية ، ويبلغ اجمالى قيمة الحوالات البريدية المتداولة سنويا ٤٧,٦ مليون جنيه .

صندوق التوفير البريدى : يبلغ عدد المدخرين ٣ مليون مودع ،

بمتوسط ٣ مليون عملية ايداع واسترداد سنويا . كما يبلغ حجم المدخرات ٥٢٢ مليون جنيه .

خدمة الشيكات البريدية : وهى خدمة مصرفية لتسهيل دفع المعاملات الخاصة بالافراد المشتركين من حسابهم الجارى ، ويبلغ عدد المتعاملين ٨ الاف عميل ، ومتوسط حجم الاموال المودعة ١٨ مليون جنيه .

صرف الاذون الحكومية : تقوم الهيئة بصرف الاذون البريدية الحكومية ، التى تصدرها الوزارات والمصالح للجمهور من جميع المكاتب الحكومية ثم يتم تحصيل قيمتها اجماليا من كل جهة عن طريق البنك المركزى . ويبلغ عدد الاذون الحكومية المصروفة سنويا ١,٣ مليون اذن ، قيمتها الاجمالية ٣٦١ مليون جنيه .

تحصيل الاموال للاجهزة الحكومية : تقوم الهيئة بتحصيل الاموال من بعض الاجهزة الحكومية والتعاونية ليتم صرفها لحساب الجهة المطلوب التوريد لها .

وتبلغ القيمة الاجمالية للاموال المحصلة لحساب مصالح اخرى سنويا ٢٩ مليون جنيه .

× مجموعة الخدمات العامة :

وهى خدمات تقدمها الهيئة لجمهور المتعاملين كخدمة عامة بالرغم من طبيعتها المالية مثل :

- صرف معاشات هيئة التامين والمعاشات والتامينات الاجتماعية لعدد ٢ مليون مستفيد سنويا ، يصرفون معاشات قدرها ٦٠٤ مليون جنيه .

- بيع النماذج الحكومية .

- بيع طوابع التمغة لحساب مصلحة الضرائب .

وتبلغ القيمة الاجمالية لمبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية ٣٢ مليون جنيه سنويا .

وبالاضافة الى ما تقدم ، فقد استحدثت الهيئة بعض الخدمات المتطورة مثل :

- خدمة البريد السريع الدولى :

وهى خدمة متميزة تم ادخالها منذ عام ١٩٨٤ ، تلتزم الهيئة بموجبها بنقل المراسلات او الطرود فى موعد محدد داخل الجمهورية وخارجها برسوم خاصة ، ويبلغ عدد الارساليات سنويا ٢٢٥ الف ارسالية ، يشمل التصدير الخارجى منها ٤٥ دولة .

- خدمة البريد الالكترونى :

وهذه الخدمة تؤدى عن طريق جهاز نقل صور المستند المطلوب إرساله الى الخارج لضمان السرعة الفائقة المطلوبة لقطاع رجال الاعمال ، حيث يتم نسخ صورة من المستند المنقول وتسلم فورا الى المرسل اليه ، ثم يتم بعد ذلك ارسال اصل المستند بالبريد السريع . وقد بدأت هذه الخدمة من ١٩٨٥/٩/١ ، وهى ما زالت مرحلة التجربة ، وسيتم تعميمها مستقبلا .

وقد بلغ عدد الرسائل المنقولة بواسطة هذا النظام ١٥١٤ رسالة .

ثانيا : منافذ تقديم الخدمة البريدية :

تشمل منافذ الخدمة البريدية ثلاثة أنواع رئيسية وهى :

× المكاتب البريدية الحكومية : وعددها ٢٠٠ مكتب على مستوى الجمهورية وتشمل :

- مكاتب الدرجة الاولى : وهى مكاتب كبيرة توجد فى المحافظات والمدن الكبرى وتؤدى كافة الاعمال البريدية ، ويتراوح عدد العاملين فيها من ١٠ - ٢٠ عامل تبعا لحجم العمل ، ولها تعامل مباشر مع البنك المركزى .

- مكاتب الدرجة الثانية : وهى مكاتب متوسطة الحجم ، توجد فى المدن الصغيرة والاحياء ، وتؤدى جميع الاعمال البريدية ايضا ، ويتراوح عدد العاملين بها من ٥ الى ١٠ عاملين .

- مكاتب الدرجة الثالثة : وهى مكاتب صغيرة الحجم توجد عادة فى القرى وبعض الاحياء السكنية ذات الكثافة السكانية الصغيرة ، وتقوم

بجميع الاعمال البريدية فى حدود معينة .

– مكاتب الخدمة التوفيرية : وهى مكاتب متخصصة للخدمة التوفيرية والشيكات البريدية فقط ، وتوجد عادة فى المحافظات الكبرى والمناطق التجارية .

– مكاتب خدمة البريد السريع الدولى : وهى مكاتب حديثة انشئت لتقديم خدمات متميزة للبريد السريع والالكترونى ، وتقتصر اعمالها على خدمتى نقل المراسلات والطرود داخليا وخارجيا .

× المنافذ البريدية الاهلية : وهى عبارة عن منافذ أهلية يتم تقديم خدمات الهيئة من خلالها عن طريق وكيل اهلى يتم التعاقد معه نظير مكافأة شهرية وعمولة على مبيعات الطوابع .

ويقتصر نشاطها على خدمات (بيع الطوابع – تسجيل الخطابات – حوالات فى حدود ٥ جنيهات فقط) .

وتتولى الهيئة الاشراف على أعمالها دوريا ، وتشمل :

أ ـ الوكالات البريدية :

توجد فى المدن ويقوم صاحب الوكالة باداء الاعمال البريدية بالاضافة الى نشاطه الاصلى ، ويبلغ اجمالى عددها ١٩٧١ وكالة .

ب ـ المكاتب الاهلية :

وتوجد فى القرى الصغيرة والنجوع والكفور ، ويقوم الوكيل الاهلى باعمال الخدمة بالاضافة الى نشاطه الاصلى ، ويبلغ اجمالى عددها ٢٩٦٣ وكالة .

جـ ـ خطوط الطوافة :

وهى تختلف عن النوعين السابقين من حيث ان الطواف الاهلى ليس له مكان محدد يمارس فيه نشاطه ، وانما يقوم بنفسه بالمرور على عدد من العزب والنجوع لتسليم وتسلم البريد وتسليمها لمكتب البريد التابع له ويتقاضى مكافأة شهرية ولا يندرج ضمن العاملين بالهيئة ، ويبلغ عدد خطوط الطوافة ١٨٧٧ خط طوافة .

× الصناديق البريدية :

تمثل الصناديق البريدية اهم منافذ تلقى الخطابات من الجمهور وتتكون من :

– الصناديق العادية :

ويتم تركيبها بجوار مكاتب البريد وفى الشوارع والمواقع الهامة بما يسهل على جمهور المتعاملين معرفة موقعها ، ولها الوان مختلفة للبريد العادى والمستعجل والبريد الجوى ، ويبلغ عددها ٦٣٣٠ صندوقا .

– الصناديق المخصوصة :

وهى صناديق تخصصها الهيئة للشركات والمؤسسات والبنوك ورجال الاعمال بهدف سرعة معالجة البريدالخاص بها نظير اشتراك سنوى ، ويصل عددها الى ٢٦٢٥٣ صندوقا .

ثالثا : مقومات العمل البريدى :

يعتمد النشاط البريدى على عدة مقومات رئيسية ، يلزم توافرها بالكم اللازم والمستوى المطلوب من الجودة .

وتتمثل هذه المقومات فيما يلى :

– المكان :

يتطلب النشاط البريدى توافر الاماكن التالية :

× الاماكن اللازمة للوحدات البريدية .

× مراكز المرور البريدية .

وهى المراكز التى يتم تجميع البريد فيها لمجموعة من البلدان المتجاورة من المنافذ المختلفة ، ثم يتم فرزه وتجميعه وتصديره على اول وسيلة نقل للجهة المرسل اليها ، ويبلغ عدد مراكز المرور على مستوى الجمهورية ٢٦ مركزا .

مراكز الحركة البريدية :

وهى نظام متطور لمراكز المرور حيث يتم اقامتها بجوار محطات السكك الحديدية لسهولة استقبال وتصدير البريد .

هذا وقد تم حتى الان انشاء ٤ مراكز متطورة (القاهرة – الاسكندرية – الاسماعيلية – طنطا) تغطى ٥٠ ٪ من حجم الحركة

البريدية ، ويجرى انشاء مركزى حركة فى كل من اسيوط ودمياط .

مناطق التوزيع :

وهى الاماكن التى يتم فيها استقبال البريد الوارد من مراكز المرور ومراكز الحركة لاجراء عمليات الفرز النهائى على خطوط التوزيع وتسليمه للموزعين للطواف به على محلات الاقامة للمرسل اليهم .

وتبلغ جملة عدد مناطق التوزيع ٥٩ منطقة على مستوى الجمهورية .

الوحدات الادارية :

وهى الاماكن المخصصة لادارة النشاط البريدى على مستوى كل محافظة ، وتشمل : ادارة المنطقة – اقسام المراجعة المحلية – المخازن – الجراجات وورش الاصلاح البريدية – استراحات المفتشين – مراكز التدريب والبحوث .

– العنصر البشرى :

يعتمد اداء العمل البريدى بصفة اساسية على العنصر البشرى ، حيث تبلغ نسبة قيمة العمالة ٦١ ٪ من اجمالى تكلفة الخدمة .

ويصل عدد العاملين فى الهيئة من مختلف المهن والتخصصات الى ٢٥ الف عامل ، تشمل العمالة بمكاتب البريد ، والعمالة باقسام الحركة البريدية والعمالة العادية .

وفى سبيل توفير العمالة المطلوبة للعمل البريدى بالعدد الكافى ومستوى التأهيل المناسب تم ما يلى :

– انشاء المعهد العالى للبريد والذى اصبح الآن شعبة من كلية التجارة بجامعة حلوان لتخريج القيادات التنفيذية فى مجال العمل البريدى ، حيث يتم دراسة العلوم التطبيقية البريدية بالاضافة الى العلوم التجارية ، ويبلغ عدد الخريجين سنويا ٤٠٠ خريج .

– انشاء ٢٠ مدرسة ثانوية للبريد على مستوى الجمهورية لتخريج العمالة المتخصصة فى المجال البريدى ، حيث يتم دراسة العلوم البريدية والتجارية ، ويصل عدد خريجى هذه المدارس سنويا ٦٢٠ خريجا .

– تجهيز ٨ مراكز تدريب على مستوى الجمهورية لرفع كفاءة العاملين ، من خلال تزويدهم بأهم التطورات المستحدثة فى مجال العمل البريدى .

كما تم افتتاح مركز تدريب نموذجى بالقاهرة بالتعاون مع الامم المتحدة لتدريب القيادات الادارية ، ويقوم هذا المركز ايضا بتدريب بعض القيادات من الدول العربية والافريقية .

– ايفاد بعض العاملين الممتازين فى منح تدريبية بالخارج .

– وسائل النقل :

يمثل عنصر النقل العصب الرئيسى للخدمة البريدية ، لأن الخدمة فى حقيقتها هى خدمة نقل الرسالة من مكان الى مكان فى موعد محدد مع توافر الامان والسرية ، ومن هذا المفهوم تبدو أهمية وسائل النقل كأهم المقومات للخدمة البريدية .

وتتنوع وسائل النقل التى تستخدمها الهيئة ، تبعا لطبيعة المادة المنقولة والسرعة والقيمة ، وتشمل النقل الجوى والبحرى والبرى ، سواء بالقطارات او المركبات المملوكة للهيئة ، بالاضافة الى النقل عن طريق المتعهدين .

– المستلزمات والتجهيزات البريدية :

الخدمة البريدية من الخدمات التى يتشعب نشاطها وتتعدد مراحلها ، فهى خدمة مصرفية من حيث طبيعتها المالية ، وجماهيرية حيث تقدم للجماهير خدمات متعددة ، ثم انها فى النهاية خدمة نقل ، ومن ثم كانت المستلزمات والتجهيزات البريدية ذات أهمية قصوى حتى لا يتعرض نشاط الهيئة للتوقف . ومن أهم هذه الاحتياجات المادية ما يلى :

– الطوابع والمطبوعات والمجموعات الدفترية ذات القيمة المالية .

– المعدات والمهمات البريدية : وهى التى تستخدم فى اعمال نقل البريد ومعالجته بمراكز الحركة ومكاتب البريد ، مثل الاكياس والخزن والاختام وغير ذلك من التجهيزات الصغيرة .

– التجهيزات الآلية والأثاثات : مثل آلات الفرز والختم والتخليص على المراسلات والحاسبات الآلية وآلات التصوير والمستندات .

رابعا : العلاقات البريدية الدولية :

تتسم الخدمة البريدية بصفة العالمية ، حيث تتسع حاجة جمهور الخدمة لتتجاوز نطاق التبادل المحلى الى النطاق الدولى كنتيجة للترابط الاقتصادى والاجتماعى بين مختلف دول العالم وما تبع ذلك من زيادة فى حجم المعاملات الاقتصادية فى المجالات العلمية والاجتماعية . ومن ثم تكون الاتحاد البريدى العالمى لتتولى اجهزته ضمان ايجاد الصيغة المناسبة لتعاون مختلف الدول الاعضاء فيه بما يضمن تحقيق الهدف من انشائه .

هذا وقد كانت مصر من الدول المؤسسة لقيام هذا الاتحاد ، ومازالت من الاعضاء البارزين فى مختلف الاجهزة المنبثقة عنه .

وقد امكن من خلال انشاء الاتحاد البريدى العالمى ، تحقيق العديد من المزايا ، نوجزها فيما يلى :

- وضع دستور الاتحاد .

- وضع النظام العام لتبادل الخدمة بين مختلف الادارات ، مع تحديد الحدود الدنيا والقصوى لأسعار مختلف الخدمات .

- تحديد أوجه التعاون الفنى وطرق تبادل المعلومات والتعارف بين مختلف الدول الاعضاء .

- اعطاء الحرية للادارات فى تكوين اتحادات محدودة وعقد الاتفاقات الثنائية فيما يمكن من خلاله تحقيق مصالح اكبر من تلك التى يمكن تحقيقها من خلال الاتحاد ذاته .

- اعداد الدراسات التى تستهدف ضمان استمرار نمو الخدمات وزيادة تطورها .

- وضع برامج للتعاون الفنى وتبادل المشورة التى امكن من خلالها تحقيق تطورات ملحوظة فى مختلف الادارات البريدية .

العلاقات المحدودة :

تشترك مصر كعضو مؤسس فى الاتحاد البريدى العربى ويشمل مجموعة الدول العربية ، والاتحاد البريدى الافريقى ويشمل مجموعة الدول الافريقية ، ومقرهما مدينة القاهرة .

وتتلخص اهم المزايا التى امكن تحقيقها من انشاء كلا الاتحادين فيما يلى :

- وضع برامج للتعاون الفنى بين الدول الاعضاء امكن من خلاله تبادل المشورة والمعلومات البريدية والفنية ، مما كان له اكبر الاثر فى اجراء التطويرات المنشودة بمختلف الدول .

- تخفيض الاسعار للمراسلات المتبادلة بين الدول الاعضاء ، بما يحقق المزيد من الترابط وتوثيق الصلات بين الافراد وذويهم .

- الحصول على تسهيلات فيما يختص بعمليات النقل والمرور والمعالجة .

العلاقات الثنائية :

وبالاضافة الى ما تقدم ، فان هناك اتفاقيات ثنائية بين مصر وبعض الدول الخارجية فى مجال البريد السريع والالكترونى وتبادل الخبراء والمعونة الفنية .

الوضع الحالى للخدمة البريدية

تطور الخدمة البريدية :

كانت الخدمة البريدية - عندما آلت ملكية مصلحة البريد الى الحكومة المصرية فى ٢ يناير سنة ١٨٦٥ - تتركز فى الوجه البحرى فقط ، بعدد ١٩ مكتب ، وظلت تتوسع ببطء الى ان قامت ثورة ٢٣ يوليو ، حيث كانت الخدمة منتشرة بواقع مكتب بريد واحد لكل ٣٠ الف نسمة . وقد بدأ التطوير الفعلى لادارة هذا المرفق عام ١٩٥٧ ، اذ تم تحويل مصلحة البريد الى هيئة عامة لها قدر من الحرية فى ادارة نشاطها . وفى عام ١٩٨٢ صدر القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٨٢ بتحويل الهيئة الى هيئة قومية تدار على أسس اقتصادية .

وفى خلال السنوات الماضية حدثت طفرة كبيرة فى نمو الخدمات البريدية يوضحها الجدول التالى :

الخدمات المالية :	١٩٧٥	١٩٨٥
حجم الاموال المتداولة	١٤٧	١٠٧٥ مليون جنيه
الخدمات البريدية :		
اجمالى عدد المراسلات	١٥٦	٢٩١ مليون رسالة
اجمالى عدد الطرود	٥٥٨	٣٨٩ الف طرد
الخدمات المصرفية :		
حجم الاموال المودعة	١٤٣	٥٤٠ مليون جنيه

وقد اسفرت دراسة اسباب الزيادة فى بعض الخدمات عن الآتى :

– الزيادة فى عدد السكان ونمو هجرة المصريين للخارج .

– زيادة حجم الاموال المتداولة فى الخدمات المالية نتيجة للتوسع فى عمليات صرف المعاشات والاذون الحكومية .

– زيادة حجم الاموال المودعة بصندوق التوفير والشيكات البريدية للتحسن النسبى فى هاتين الخدمتين ، برفع سعر الفائدة وادخال الحاسب الآلى ونظام الجوائز .

اما انخفاض عدد الطرود المتداولة ، فانه يرجع الى عدة عوامل ، اهمها :

– الاجراءات الجمركية المعقدة وتركيزها فى بعض المدن الرئيسية ، مما يتطلب انتقال المرسل اليه الى مكان استلام الطرد .

– الصعوبات التى تواجهها الهيئة فى حفظ الطرود ونقلها وتوفير الامان اللازم لها .

المعوقات التى تواجه الخدمة البريدية :

تتركز اهم المشكلات والمعوقات التى تحد من قدرة الخدمة البريدية على التطور السريع فيما يلى :

– صعوبة الحصول على الابنية اللازمة لافتتاح الوحدات الحكومية لمواجهة الطلب المتزايد على الخدمة .

– سوء حالة بعض المقار الحالية ، مع عدم توافر الاثاثات والتجهيزات من حيث الكم والنوع الملائم لتقديم الخدمة بالمستوى اللائق .

– سوء حالة المركبات المملوكة للهيئة ، فضلا عن عدم توافر العدد الكافى من سبنسات السكك الحديدية .

– عدم توافر العدد الكافى من السائقين والموزعين لانخفاض اجورهم ، مقارنة بجهات اخرى مماثلة .

– معاناة الجمهور من الاجراءات الجمركية المقررة على الطرود البريدية .

– عدم تركيب صناديق للبريد بمداخل العمارات وتسمية اكثر من شارع بمسمى واحد فى المدينة الواحدة .

– تراجع صندوق توفير البريد فى معدلات نمو حجم المدخرات عن الاوعية الاخرى نتيجة للمنافسة غير المتكافئة ، والتى تتمثل فى :

• حرية البنوك فى تنويع مدخراتها ، مما يجذب مدخرين جددا .

• حرية البنوك فى استثمار جزء كبير من حجم المدخرات لصالح تطوير الخدمة ، بينما يلتزم الصندوق بايداع جميع امواله – ماعدا نسبة السيولة – لدى بنك الاستثمار القومى .

• انخفاض العائد الذى تحصل عليه الهيئة من بنك الاستثمار .

– عدم تحريك أجور الخدمة الا بعد العرض على لجنة السياسات ، وفى حدود ضيقة ، مما يشكل صعوبة فى تحقيق فائض لمواجهة متطلبات التطوير .

– عدم المرونة فى تحريك نسبة العمولة على مبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية الاخرى ، خاصة وان زيادة نسبة التضخم ترفع التكلفة سنويا .

– التزام الهيئة بتوفير الخدمات بالمناطق العمرانية الجديدة لاغراض اجتماعية ، رغم عدم اقتصادية الخدمة بالنسبة لهذه المناطق .

اقتصاديات الخدمة البريدية

المركز المالى للهيئة القومية للبريد :

تتنوع مصادر ايرادات الهيئة الناتجة عن أداء الخدمة البريدية فيما يلى :

– قيمة مبيعات طوابع البريد والتى يتم التخليص بها على المراسلات والطرود .

– رسوم الحوالات البريدية والتى تختلف تبعا لنوع الحوالة وقيمتها .

– العمولة التى تحصل عليها الهيئة من مبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية المدموغة واذون الصرف الحكومية وخدمة المعاشات .

– الفرق بين سعرى الفائدة الدائنة والمدينة الذى تحصل عليه الهيئة من اموال صندوق التوفير البريدى المودعة لدى بنك الاستثمار القومى

(١٠,٥ ٪) ، وبين سعر الفائدة الذى يحصل عليه المودعون (١٠٪) .

وقد كانت سياسة الهيئة – الى وقت قريب – تقوم على اساس تقديم خدماتها للجمهور بالسعر الاجتماعى دون النظر الى عامل الربح ، باعتبار ان الخدمات البريدية تمثل خدمات عامة ذات عائد اقتصادى غير مباشر يسهم فى التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وقد كان من نتيجة هذه السياسة ظهور عجز مستمر فى الميزانية السنوية للهيئة بصفة عامة .

وتوضح الجداول التالية نتيجة الاعمال من واقع الحسابات الختامية للهيئة خلال السنوات الاربع الماضية :

جدول (١) بريد — بالمليون

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	٢١,٣	٢٦,٨	٥,٥	—
٨٣ / ٨٤	٣١,١	٣٧,٩	٦,٨	—
٨٤ /٨٥	٤١,٤	٤٤,٤	٣,٣	—
٨٥ / ٨٦	٣٧,٧	٤٦,٠	٨,٣	—

الجدول (٢) مطابع

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	١,٨	١,٢	—	٠,٦
٨٣ / ٨٤	٢,٤	١,٦	—	٠,٨
٨٤ / ٨٥	٢,٧	١,٦	—	١.١
٨٥ / ٨٦	٢,٧	١,٨	—	٠,٩

جدول (٣) توفير

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	٣٣,٥	٢٨,٦	—	٤,٩
٨٣ / ٨٤	٣٥,٩	٣٤,٣	—	١,٦
٨٤ / ٨٥	٤١,٧	٣٩,٨	—	١,٩
٨٥ / ٨٦	٤٨,٨	٤٤,٣	—	٤,٥

اجمالى الهيئة

السنة	الايرادات	المصروفات	العجز	الفائض
٨٢ / ٨٣	٥٦,٦	٥٦,٦	-	—
٨٣ / ٨٤	٦٩,٤	٧٣,٨	٤,٤	—
٨٤ / ٨٥	٨٥,٥	٨٥,٨	٠,٣	—
٨٥ / ٨٦	٨٩,٢	٩٢,١	٢,٩	—

ويتضح من الجداول السابقة ما يلى :

– أن انخفاض العجز عام ٨٤ / ٨٥ الى ٠,٣ مليون جنيه يرجع الى رفع اجور بعض الخدمات البريدية اعتبارا من ١٩٨٥/٥/١ ، مع حصول الهيئة على اعانة سد عجز قدرها ١٥,٦ مليون جنيه .

– أن زيادة العجز عام ٨٥ / ٨٦ يرجع الى انخفاض اعانة سد العجز التى تحصل عليها الهيئة .

ومع زيادة نمو الخدمة وتقديمها باسلوب افضل للتيسير على جمهور المتعاملين ، اقتضى ذلك ان تقوم الهيئة بتطوير وتحسين اساليب العمل بادخال الآلات والتجهيزات الحديثة ، وتحديث مواقع العمل ووحدات النقل البريدى ، وتدريب العاملين بها .

وكان من نتيجة ذلك ادخال مشروعات جديدة والتوسع فى مشروعات أخرى لزيادة الطاقة الانتاجية ، مما ادى الى زيادة تكلفة الخدمة وضرورة الحصول على هذه التكلفة من العملاء ، بجانب هامش ربح يمكن استخدامه فى تهيئة ظروف العمل والعاملين للقضاء على العجز الحالى والذى يمثل دعما غير مباشر لا يذهب الى مستحقيه ، حتى يمكن للهيئة تطوير ادارة نشاطها . وفى سبيل ذلك قطعت الهيئة شوطا فى سبيل تطوير النظم الادارية والمالية والتشريعية .

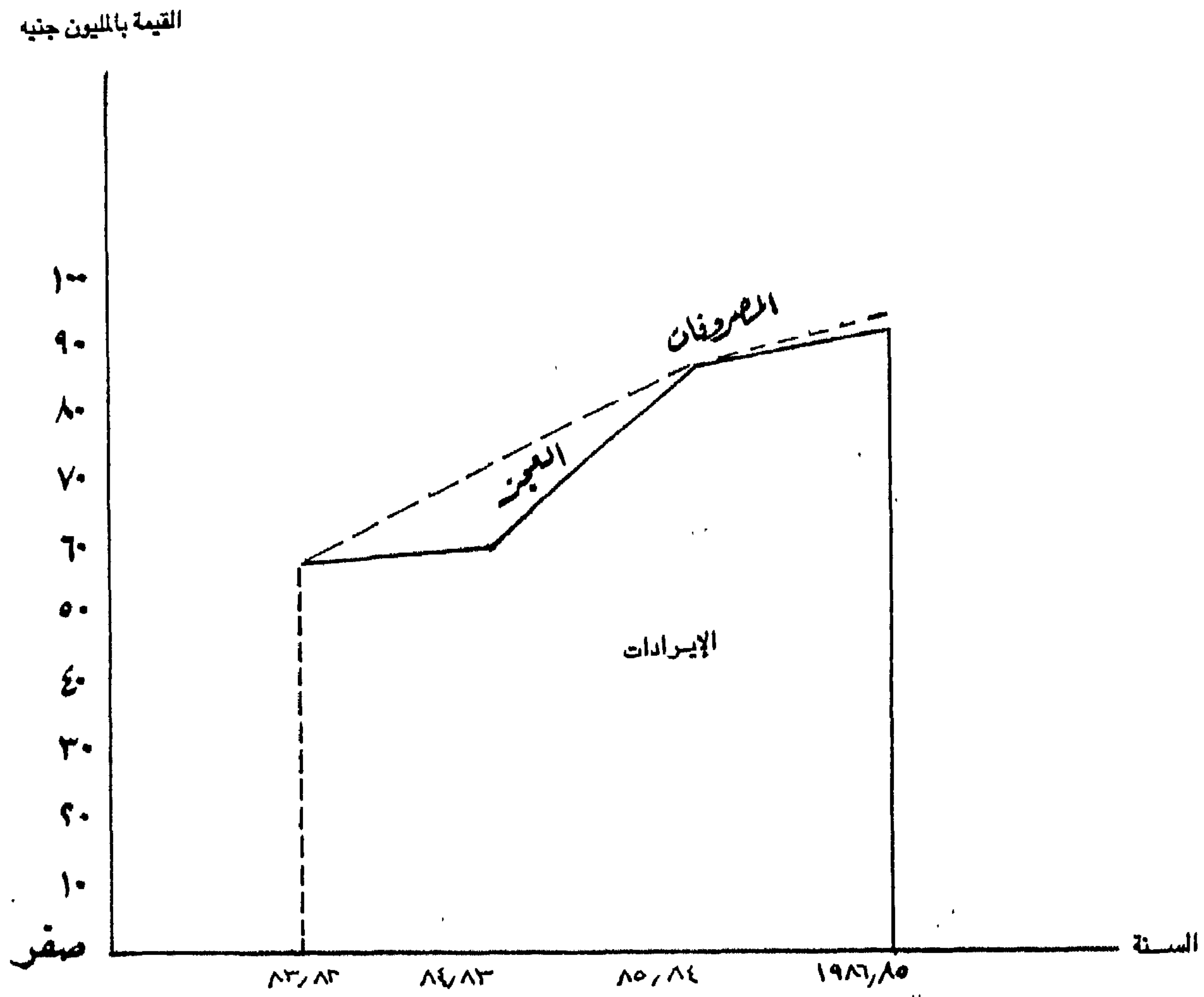
تحليل تكلفة الخدمات البريدية :

اظهرت نتائج الاعمال عن عام ٨٥ / ٨٦ وجود عجز اجمالى قدره ٢,٩ مليون جنيه .

وبتحليل موقف العجز والفائض ، وفى ضوء ما اظهرته النتائج

تطور ايرادات ومصروفات

هيئة البريد خلال اعوام ٨٢ - ١٩٨٦



الاولية لحسابات التكاليف الفعلية للخدمة عام ٨٥ / ٨٦ – نستخلص ما يلى :

أولا : بالنسبة للخدمات البريدية والمالية :

أمكن استخلاص بعض المؤشرات الهامة التى تشير الى تركيز الخسارة فى اداء بعض الخدمات البريدية الرئيسية كما يلى :

أ ـ المراسلات :

	سعر الخدمة	المبلغ بالقروش التكلفة الفعلية	قيمة الخسارة
الخطابات العادية الداخلية	٥	٨,٢	٣,٢
الخطابات المسجلة الداخلية	١٥	٢٢,١	٧,١
الخطابات المستعجلة الداخلية	١٨	٣٦,٥	١٨,٥
الخطابات الحكومية المسجلة	١٥	١٩	٤
الخطابات المسجلة الخارجية			
دول عربية	٢٥	٣٤,٩	٩,٩
دول اجنبية	٤٠	٤٠	—
المطبوعات الغير دورية الداخلية	١	٦,٦	٥,٦
المطبوعات الغير دورية الخارجية			
دول عربية	٢	٣١	٢٩
دول اجنبية	١٨,٥	٣١	١٢,٥
الجرائد الداخلية	١	٦,٤	٥,٤
الجرائد الخارجية (دول عربية)	٢	٩,٩	٧,٩

ب ـ الطرود :

الطرود الداخلية (متوسط العادية) ٢٩ ١٢٩,٧ ١٠٠,٧

الطرود المحول عليها الداخلية / متوسط ٣٢ ١٢١,٧ ٨٩,٧

وقد اظهرت المؤشرات ان معظم الخدمات المالية تحقق خسائر اجمالية على مستوى الخدمة ككل وذلك مثل خدمات :

	اجمالى الخسائر بالجنيه
– الاذون الاميرية المصرفية	٣٣٦٤٧
– صرف المعاشات	٤١٥٤٩٦
– بيع الطوابع المهنية والتمغات	١٤٠٦٦٠٦
– الشيكات البريدية	١٥٧٧٧٧

ثانيا : التوفير :

اظهرت نتائج الحسابات الختامية لعام ٨٥ / ١٩٨٦ فائضا قدره ٤,٥ مليون جنيه ، بالرغم من ان هذا الفائض لا يعدو كونه فائضا دفتريا لعدم تحمل الخدمة الجزء من المصروفات المباشرة وغير المباشرة للخدمة البريدية التى تؤدى من خلالها اعمال التوفير بجميع المكاتب والادارات البريدية – حيث اقتصرت التكلفة على المصروفات بالادارة العامة للتوفير بالقاهرة – ويتحملها التكلفة الفعلية يصير هناك عجز قدره ٧٦٩٠٠٠ جنيه .

وترجع اسباب هذا العجز الى انخفاض العائد الاستثمارى الذى يحصل عليه الصندوق من بنك الاستثمار القومى وقدره ٥,٠٪ ، والذى لا يكفى لتغطية المصروفات الادارية للخدمة .

ثالثا : مطابع البريد :

حققت المطبعة فائضا قدره ٠,٩ مليون جنيه ، وذلك نتيجة لعمليات الاحلال والتجديد التى تم ادخالها بخطوط الانتاج .

سياسة تطوير الخدمة البريدية

أسس تقدير حجم الطلب على الخدمة :

يتأثر حجم الطلب على الخدمة بعدة عوامل يتعين على المخطط أخذها فى الاعتبار عند اجراء اية دراسات بشأن مستقبل الخدمة ، بغرض تحقيق الاهداف المنشودة فى نشر وتحسين الخدمة .

واهم هذه العوامل هى عدد السكان ، ومتوسط المساحة التى يخدمها مكتب البريد والتى تعكس المسافة المطلوب ان يقطعها العميل ليصل الى أقرب مكتب لطلب الخدمة ، واخيرا التشريعات والقرارات السياسية والاقتصادية المؤثرة .

الطلب المتوقع على الخدمة البريدية :

تتأثر الخدمة البريدية بالمتغيرات التى تحدث فى البيئة ، خصوصا فيما يختص بالعوامل التى تؤثر فى الطلب على الخدمة سلبا وايجابا .

وبالنظر الى المتغيرات المتوقع حدوثها حتى سنة ٢٠١٠ ، نجد انه من الضرورى ان يتعرف المخطط على الاهداف العامة لخطة الدولة فى المجالات المختلفة الانتاجية والخدمية ، والتى تعطى صورة واضحة يمكن من خلالها تحديد حجم الخدمة ونوعها ، بما يحقق فى النهاية التكامل

بين جميع القطاعات .

ومن هذا يمكن تحديد اهم المتغيرات التي يلزم اخذها في الاعتبار والتي تتمثل فيما يلي :

– الزيادة السكانية : فمن المتوقع زيادة عدد السكان ، خلال ٢٥ سنة قادمة بمعدل نمو ٢,٨ ، الى حوالى ٨٥ مليون نسمة او اقل فى حالة اذا ما نجحت سياسة الدولة فى تنظيم الاسرة . وهو ما يعنى زيادة حجم الطلب الطبيعى على الخدمة فى حالة ثبات العوامل الاخرى المؤثرة على الخدمة .

– ارتفاع المستوى الثقافى وانخفاض معدل الامية .

– زيادة الدخل القومى : وما يتبعه من زيادة حجم المدخرات بصندوق التوفير البريدى ، وبخاصة بعد تطوير مستوى اداء الخدمة .

– التطور التكنولوجى وهذا المتغير يمكن النظر اليه من زاويتين :

• التطور فى وسائل الاتصال الاخرى وهو ما يؤثر على الخدمة سلبا .

• التطور فى اسلوب اداء الخدمة وهو ما يؤثر على الخدمة ايجابا .

– التوسع العمرانى وضرورة توافر الخدمة فى المجتمعات الجديدة .

– التطور فى التشريعات ونظم الادارة ، بما يؤدى الى ازالة ابرز المعوقات التى تواجه رفع مستوى الخدمة .

وفى ضوء ما تقدم يمكن ان نحدد الطلب المتوقع بصفة عامة على الخدمات البريدية وفقا للمعايير التالية :

– الزيادة الطبيعية فى الطلب نتيجة لزيادة السكان .

– الزيادة المتوقعة نتيجة لتحسين مستوى الخدمة .

– الزيادة المتوقعة نتيجة لادخال خدمات جديدة .

فاذا ما اخذنا هذه المعايير فى الاعتبار ، نجد ان :

– معدلات النمو الحالية فى الخدمة البريدية فى المتوسط هى ٥ ٪ .

– التطور والتحسين من ناحية وظهور عوامل اخرى مشجعة علـــى الاقبـــال على الخدمة ، من شانه زيادة معـــدل النمو الى ٦ ٪ .

وبهذا نصل الى النتائج التالية :

– ان حجم الطلب على الخدمات البريدية سوف يزيد خلال سنة ٢٠١٠ الى ٣٠٠ ٪ .

– انه لابد من مواجهة هذا الطلب على مدى الخطط المقبلة بتوفير مقومات التوسع والتحسين والتطوير .

عناصر واهداف السياسة المقترحة للتطوير :

تستهدف سياسة التطوير المقترحة ، تحقيق الاهداف العامة التالية :

– تخفيف المعاناة عن افراد الجمهور .

– امكان الوصول الى مستوى الجودة الذى يتناسب مع ما هو عليه الحال بالدول المتقدمة .

– زيادة الرواج من خلال تسهيل المعاملات المالية .

– امكان موازنة ايرادات الهيئة بمصروفاتها بما يخفف من العبء عن الموازنة العامة للدولة .

ولما كانت مقومات العمل البريدى تتمثل فيما يلى :

– مكان الخدمة (مبانى المكاتـــب – مراكـــز الحركـــة – الادارات البريدية) .

– وسيلة النقل (السكة الحديد – اسطول النقل – الطائرات – المتعهدين) .

– التجهيزات البريدية (الاثاثات البريدية – المستلزمات – الوسائل الآلية) .

– العوامل البريدية (تأهيلية – تدريبية) .

فإنه نتيجة لمضاعفة حجم الطلب المتوقع ، يمكن تحديد الاحتياجات المستقبلية حتى عام ٢٠١٠ فى الآتى :

مكان الخدمة :

× المكاتب البريدية :

– عدد السكان حتى سنة ٢٠١٠

بمعدل نمو ٢,٨ ٪ . (٨٥ مليون نسمة)

– يستبعد عدد السكان الذين تقل اعمارهم عن

١٥ عاما ٤٠ ٪ . (٣٤ مليون نسمة)

– عدد عملاء الخدمة ٥١ مليون نسمة

– عدد الوحدات البريدية المطلوب تواجدها لتحقيق المعدل العالمى (وحدة لكل ٥٠٠٠ نسمة) .

٥١٠٠٠ ÷ ٥ = ١٠٢٠٠ وحدة بريدية

– يستبعد عدد الوحدات الحالية

(حكومى واهلى) (٧٣٣٨ وحدة بريدية)

– مقترح بالخطة الخمسية ٨٧ / ١٩٩٢ ٣٤٤ وحدة بريدية

– المطلوب افتتاحه حتى عام ٢٠١٠ ٢٧٢٨ وحدة بريدية

× مراكز الحركة :

تم تحويل مراكز المرور وعددها ٢٦ مركز مرور الى مراكز حركة متطورة على النحو التالى :

– عدد مراكز المرور ٢٦ مركزا

– مراكز حركة تم انشاؤها ٤ (القاهرة – الاسكندرية – طنطا – الاسماعيلية)

الباقى ٢٢ مركزا

مستهدف تنفيذه فى الخطة الخمسية (مركزا حركة دمياط واسيوط ٨٧ / ٩٢)

الباقى ٢٠ مركز

ولإمكان مواجهة حجم الطلب المتزايد ، فانه من المطلوب استكمال باقى المراكز لامكان تطبيق نظام الفرز الآلى على مستوى الجمهورية والذى يعتمد على الترقيم البريدى الذى تكمن اهميته فيما يلى :

– يقضى على نسبة كبيرة من الاخطاء التى تعوق اداء الخدمة البريدية مثل عدم وضوح العنوان أو نقصه .

– سرعة فرز الرسائل وتسليمها وتقليل نسبة الخطأ فى معالجتها .

– يمكن ان يؤدى عملية المعالجة البريدية عمال غير متخصصين ، مما يوفر الوقت والجهد فى تدريب العاملين وتأهيلهم لعملية المعالجة البريدية .

× النقل البريدى :

– النقل بالسكك الحديدية .

من المتوقع تضاعف حجم الخدمة على اساس معدل نمو ٨ ٪ سنويا بما يساوى تقريبا ٣ أضعاف الحجم الحالى ، مما يقتضى تخصيص "سبنسة" بكل قطار للمواد البريدية .

اسطول النقل البريدى :

بالنظر الى الحجم المتوقع حتى عام ٢٠١٠ ، فانه يلزم تعويض ما يتم تخريده من وحدات ، مع استكمال الوحدات وفقا لحجم الحركة .

× التجهيزات البريدية :

بالنظر الى تنوع هذه التجهيزات ، فانه يصعب تقديرها قيميا ، وأما بالنسبة لمستلزمات الانتاج من طوابع ومطبوعات تنتجها مطابع الهيئة بمدينة نصر ، فانه يلزم دعمها بانشاء مطبعة فرعية على الاقل حتى عام ٢٠١٠ .

× العامل البريدى :

وهو اهم عناصر الخدمة البريدية ، ويبلغ عدد العاملين حاليا ١٥ الف عامل ، من المتوقع زيادة عددهم مستقبلا تبعا لزيادة حجم الطلب ، ولكن استخدام الآلات والوسائل الحديثة سوف يؤدى الى انخفاض نسبة الزيادة .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها فى اجتماع المجلس من مناقشات – يوصى بالآتى :

* العمل على موازنة ايرادات الهيئة بمصروفاتها بما يخفف من اعباء الموازنة العامة للدولة ، وحتى تتمكن من تحقيق فائض لمواجهة متطلبات التطوير ، وذلك عن طريق :

– زيادة العائد الذى تحصل عليه الهيئة من بنك الاستثمار .

– زيادة نسبة عمولة الهيئة التى تحصل عليها من وزارة المالية عن مبيعات طوابع التمغة والنماذج الحكومية .

- استحدام خدمات جديدة تحقق هامشا للربح كتحصيل الضريبة السنوية لرخص السيارات واقساط مختلف انواع التامينات ، وتحصيل رسوم استهلاكات النور والمياه والغاز الطبيعى .
- السماح للهيئة باستثمار فائض الايداعات المستهدفة سنويا .
- تنويع المدخرات لصندوق التوفير البريدى كالودائع بالعملة الصعبة والودائع باخطار ، وتطوير خدمة الشيكات البريدية ، والعمل على تطبيق نظام الكارت الشخصى بعد الاخذ بالنظام الآلى للخدمة .
- تبسيط إجراءات تحريك اجور بعض الخدمات حتى يمكن تقديمها بالاجر الاقتصادى المناسب .
* تحسين مستوى الخدمة الحالى بما يتلاءم مع حاجة العملاء باتباع الاساليب الآتية :
- تحديث ونمذجة المكاتب الحالية ، واعادة انشاء المكاتب الآيلة للسقوط .
- التوسع فى انشاء المكاتب المشتركة للخدمة بين البريد والهيئة القومية للمواصلات السلكية واللاسلكية .
- تبسيط الاجراءات الجمركية المعقدة بالنسبة للطرود .
- إصدار لائحة جديدة للعاملين بالهيئة لتطوير الاجور والحوافز ، وتعديل الهيكل الوظيفى بما يتيح لهم فرص الترقى . مع تلافى العجز فى اعداد السائقين والموزعين بصفة خاصة ، ودراسة امكان تكليف المجندين من السائقين المسرحين من القوات المسلحة بالهيئة ، أسوة بما هو متبع بهيئة النقل العام .
- استكمال وتوفير وسائل النقل البريدى بكافة انواعه ، وخاصة العدد اللازم من عربات السكك الحديدية ، بما يتفق ومتطلبات الخدمة البريدية .
- متابعة ترقيم العمارات ووضع صناديق للبريد فى مداخل العمارات وتثبيت اسماء الشوارع باماكن واضحة ، مع مراعاة عدم تكرارها او سرعة تغييرها على مستوى المدينة الواحدة .
* التوسع فى الخدمة البريدية بمواجهة حجم الطلب المتوقع وتطويرها باستخدام احدث الوسائل التكنولوجية اخذا بما يلى :
- تطبيق نظام الفرز الآلى على مستوى الجمهورية والذى يعتمد على الترقيم البريدى .
- ادخال الحاسبات الآلية فى التوفير والمخازن والمعلومات والمطابع .
- استخدام الاساليب الحديثة كادخال المحاسبة التحليلية لتحديد تكلفة الاعمال المؤداة ، او تعديل الانظمة ، وتحسين طرق العمل وتبسيطها .
- التوسع فى تطوير خدمتى البريد الدولى السريع والبريد الالكترونى .
- انشاء مراكز الحركة البريدية اللازمة ، والموجود منها الآن أربعة مراكز فقط ، وفقا لبرنامج زمنى تتضمنه الخطط الخمسية المقبلة بما يحقق تغطية هذه المراكز لعواصم المحافظات .
- زيادة عدد منافذ التوزيع وتوفير العدد الكافى من العاملين للوصول الى المعدلات العالمية ، بواقع مكتب لكل ٥٠٠٠ مواطن (بدلا من ٦٦٩٥ حاليا) وعامل بريدى لكل الف نسمة (بدلا من ١٩٢٠ حاليا) وذلك بمعاونة اجهزة الحكم المحلى لتوفير الاماكن المطلوبة وتشجيع افتتاح الوحدات الاهلية بالجهود الذاتية ، مع رفع عمولة الوحدات الاهلية لتشجيع اقبال الاهالى عليها .
- الاهتمام بتطوير نظم التدريب لرفع مستوى اداء الخدمة البريدية وذلك بزيادة عدد المدارس الثانوية للبريد وعدد مراكز التدريب الحالية . مع ادخال التأهيل بواسطة الدروس النموذجية .
* تدعيم القطاع الانتاجى للمطابع البريدية عن طريق :
- تحرير مطابع الهيئة من اللوائح والقوانين الحكومية ، اسوة بما هو مطبق بالمطابع الاميرية ، مع اختيار الصيغة الملائمة لتحقيق ذلك .
- الموافقة على قيام المطابع بتصدير انتاجها مباشرة وبمعرفتها .
- السماح للمطابع باستخدام جزء من حصيلتها من العملات الحرة فى استيراد مستلزمات الانتاج .
- ان تتضمن الخطط الخمسية القادمة انشاء مطبعة فرعية على الاقل حتى عام ٢٠١٠ .
* مساهمة وسائل الاعلام بخطة اعلامية مدروسة ومستمرة لإبراز اهمية المدخرات والمزايا التى يحققها صندوق توفير البريد .

السياسة العامة لتطوير خدمات الاتصال

تؤدى الاتصالات السلكية واللاسلكية دورا هاما فى زيادة معدلات التنمية فى شتى المجالات الاقتصادية والاجتماعية ، وقد تزايد هذا الدور مع التطور التكنولوجى الكبير الذى تحقق خلال العشرين عاما الماضية فى : استخدامات الأقمار الصناعية والألياف البصرية والدوائر المتكاملة المتناهية فى الصغر والحاسبات الآلية ، اذ أدى الى فتح جديدة لخدمات اتصالات عديدة ومتنوعة ، لتوفير المعلومات والبيانات بكفاءة تامة وسعات عالية ، بالاضافة الى الاتصالات الهاتفية الأساسية .

على أن الظروف التى مرت بها مصر ، بدءا من الستينات ، صاحبها عدم القدرة على مواكبة التطور فى هذا المجال ، فتوقفت مشروعات التطوير والتوسع والاحلال لفترة زمنية كبيرة ، ووصل الأمر – فى نهاية السبعينات – الى تدهور الخدمة وعدم القدرة على الوفاء باحتياجات مشروعات التنمية ، وتراكم قوائم الانتظار للمواطنين .

وقد أولى المجلس عناية خاصة لهذا الموضوع ، فبحث القسم الأول من « الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية » ، فى دورته الخامسة ، والقسم الثانى منها فى دورته السابعة . ويعتبر هذا التقرير استكمالا للدراستين السابقتين .

خطوات التطوير

فى الخطة الخمسية الأولى :

بدأت أولى الخطوات الجادة للتطوير عام ١٩٧٩ ، بوضع مخطط شامل لتطوير خدمات الاتصالات حتى عام ٢٠٠٠ ، وعلى ضوء هذا المخطط أعدت الخطة الخمسية الأولى : ١٩٨٢ / ١٩٨٧ ، والتى تقرر فيها تحقيق الأهداف الآتية :

– إحلال سنترالات الكترونية حديثة محل أجهزة السنترالات من طراز الروتارى باجمالى ٩٥٠٠٠ خط ، أى بنسبة ٢٢٪ من إجمالى الخطوط الآلية قبل الخطة .

– التوسع فى إنشاء سنترالات جديدة ، على أن تكون من الطراز الإلكترونى التماثلى ، وبحيث يرتفع إجمالى عدد الخطوط من ٥٤١,٠٠٠ الى ١,٤٥٠,٠٠٠ ، وبذلك ترتفع نسبة عدد الخطوط من ١,١٩ الى ٢,٨٤ لكل ١٠٠ فرد من السكان .

– خفض نسبة السنترالات اليدوية من ١٢ ٪ الى ٦,٥٪ .

– احلال الشبكات الأرضية للمشتركين باستخدام كوابل الجيلى فيلد بدلا من الكوابل الورقية ، واستخدام أحدث أساليب التوصيل للشبكات الفرعيـة ، وإتمـام توصيلات المشتركين على الأسس الفنية السليمة .

– التوسع فى شبكة الميكروويف بالقاهرة وإنشاء شبكة جديدة بالاسكندرية لرفع كفاءة الاتصال بين السنترالات الموجودة بالخدمة وتوفير الوسط التراسلى بالنسبة للسنترالات الجديدة . هذا بجانب كوابل الألياف الضوئية لادخال التكنولوجيا المتقدمة فى مجالات الاتصالات ، علاوة على قلة تكاليفها بالمقارنة بوسائل الاتصال الأخرى .

وقد أمكن تحقيق أهداف الخطة الخمسية الأولى ، مع تجاوزها فى بعض الميادين ، مما كان له أثره فى تغييرالصورة التى كانت عليها الاتصالات فى مصر قبل بدء تنفيذ الخطة ، من حيث رفع كفاءة الخدمة وتحسن الأداء ، وتوفير الخدمات لمشروعات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، والمدن الجديدة والجماهير المنتظرين .

موقف الخطة الخمسية الثانية (٨٧/ ١٩٨٨ - ٩١ / ١٩٩٢):

تستهدف هذه الخطة ما يلى :

- اتساع شبكات الخدمات التليفونية للوصول بالسعة التليفونية الى نحو مليونى خط فى عام ١٩٩٢/٩١ .
- توفير خدمات الاتصال للمجتمعات العمرانية الجديدة .
- التوسع فى شبكة النداء الآلى لتشمل جميع المراكز والقرى بالمحافظات .
- دعم شبكة الاتصالات الدولية لدعم التبادل التجارى مع العالم الخارجى ، وخدمة المصريين العاملين فى الخارج .
- توفير استخدام أنظمة الاتصال الحديثة لنقل المعلومات والبيانات تمشيا مع التوسع فى استخدام الحاسبات الآلية وبنوك المعلومات .
- التصنيع المحلى للسنترالات الالكترونية .

وغنى عن البيانات أن ما يتضمنه هذا التقرير من سياسات عامة وتوصيات ، يعد بمثابة برامج تنفيذية تسهم - اذا دخلت مرحلة التنفيذ على مراحل - فى تحقيق أهداف الخمسية الثانية وما يتلوها من خطط حتى عام ٢٠١٠ .

اقتصاديات خدمات الاتصالات :

أظهرت الدراسات الخاصة باقتصاديات الخدمة أنه برغم التطور الذى حدث فى خدمات الاتصالات وزيادة عدد المشتركين ، الا أن النتائج التى تحققت فى خلال أعوام الخطة الخمسية الأولى ، تبين أن الخدمات المحلية حققت عجزا قدره ٥٨،٣٠٨،٠٠٠ جنيه فى عام ١٩٨٣/٨٢ ، وتزايد هذا العجز فى الاعوام التالية حتى بلغ ١١٣،٥٧٩،٠٠٠ جنيه عام ١٩٨٧/٨٦ ، ومن بين اسباب هذا العجز : انخفاض التعريفة للخدمات المحلية بما لا يتناسب مع التكلفة الفعلية لها .

وعلى سبيل المثال ، فان تكلفة انشاء الخط الواحد زادت من حوالى ١٥٠٠ جنيه عام ١٩٨٢ حتى بلغت حوالى ٣٥٠٠ جنيه عام ١٩٨٧ ، نتيجة لارتفاع سعر التمويل للمكون الأجنبى ، وفرض رسوم جمركية ابتداء من عام ١٩٨٦ ، بنسب تتراوح ما بين ٥٪ و ٥٠٪ .

ترشيد استخدام الخدمة التليفونية :

للوصول الى هذا الهدف يتطلب الأمر وضع بعض الضوابط والتدابير ، علاوة على الوعى الجماهيرى المطلوب للاستفادة الكاملة من تلك الخدمة على أعلى مستوى . ومن أهم هذه الضوابط ما يلى :

- توفير تكاليف خطوط الربط الاضافية التى قد تستلزمها زيادة الأحمال لو بقى الوضع على ما هو عليه .
- تنفيذ اكثر من بديل لخطوط الربط بين السنترالات داخل المدن وبينها ليتم الاتصال عن طريق الكوابل وشبكات الميكروويف ، علاوة على كوابل الألياف الضوئية ، لضمان زيادة نسبة كفاءة الاتصالات فى حالة تعطل أى من هذه البدائل .

التدريب والبحوث :

واكب استخدام التكنولوجيات الجديدة المتطورة الاعداد الجيد للقوى البشرية بتوفير التدريب اللازم فى جميع المجالات ، وعلى الأخص السنترالات الالكترونية ونظم التراسل الرقمية والألياف البصرية واستخدامات الأقمار الصناعية والحاسبات الآلية ، بالاضافة الى تدريب العاملين لرفع كفاءاتهم فى الفروع الفنية والادارية والحركة . وقد تم تدعيم المركز الرئيسى للتدريب بمدينة نصر بجميع الأجهزة الحديثة اللازمة للتدريب ، كما تم انشاء مركزين جديدين : أحدهما بالقاهرة والآخر بالاسكندرية .

أما عن البحوث ، سواء كانت تقوم بها أجهزة البيئة أو الجامعات ومراكز البحوث الأخرى ، فيتعين أن تواكب التقدم التكنولوجى المطرد فى مجالات الاتصالات من ناحية ، وتعمل على حل مشكلات التطبيق المحلية من ناحية أخرى .

الملامح الرئيسية لاستراتيجية تطوير الاتصالات حتى عام ٢٠١٠

لما كان التقدم التكنولوجى مطردا فى عالم الاتصالات السلكية واللاسلكية ، ولمواكبة هذا التقدم - فإن الاستراتيجية المستقبلة يجب أن تسير وفقا للأسس التالية :

- تغيير طرازات السنترالات الالكتروميكانيكية الى طرازات الكترونية رقمية ، علما بأن هذا النوع من السنترالات سوف يبدأ تصنيعه محليا فى الخطة الخمسية الثانية (٨٧/ ٨٨- ٩٢/٩١) .
- تعميم الخدمة الآلية بالقرى باحلال السنترالات اليدوية والنصف آلية الى سنترالات توابع الكترونية وربطها بشبكة النداء الآلى ، للوصول بالنسبة الآلية الى ١٠٠٪ .

– انشاء سنترالات جديدة بحيث تصل الكثافة الى عشرة تليفونات لكل مائة من السكان على مستوى الجمهورية ، مع رفع هذه النسبة لكل مائة من القاهرة والاسكندرية لتصل الى ٢٠ ٪ .

– إحلال شبكات الكوابل المحورية للخطوط الرئيسية بكوابل الألياف البصرية ، مع تعميم الأنظمة الرقمية باستخدام التشكيل النبضى على شبكات الكوابل والميكروويف .

– التوسع فى استخدام التوابع الرقمية لميكنة جميع القرى ، وادخال الخدمات التى كان من المستحيل الحصول عليها مع السنترالات التمـاثيــة .

– تطبيق نظام شبكات توصيل الخدمات المتكاملة لجميع وسائل الاتصال ، حيث يتم توحيد نظم الاتصالات خلال سنترال موحد لخدمة كل من مشتركى التليفونات ومشتركى التليكس وكذلك مشتركى خدمة نقل المعلومات ، وباستخدام هذا النوع من السنترالات يمكن التوسع فى استخدام العدد الرقمية واضافة خواص جديدة للمشتركين مثل الفيديو تكست والبريد الالكترونى وبطاقات الائتمان والتليفون المرئى وغيرها .

– دعم شبكة الاتصالات الفضائية عن طريق :

× الاستمرار فى تطوير المحطتين الأرضيتين بالمعادى ، واللتين تعملان مع أقمار المحيطين الاطلنطى والهندى (انتلسات) ، لمواكبة التطور المتوقع باستخدام أجيال جديدة من أقمار الاتصالات .

× انشاء المحطة الأرضية للعمل مع أقمار الاتصالات البحرية فوق المحيط الهندى (أنمارسات) وبذلك يتم دعم خدمة الاتصالات مع السفن ، مع توفيرها أيضا لشركات الطيران .

× انشاء المحطات الأرضية اللازمة للعمل مع الشبكات الفضائية الاقليمية مثل القمر الصناعى العربى والقمر الصناعى الافريقى .

× التنسيق مع اتحاد الاذاعة والتليفزيون لتنفيذ مشروع القمر الصناعى المصرى والمحطات الأرضية المحلية .

– التوسع فى خدمة التليفون اللاسلكى للسيارات لتغطى جميع طرق الجمهورية بالدلتا والوجه القبلى ومدن القناة وسيناء ، وتوفيرها أيضا لجميع وسائل النقل المتحـركة مثل السكك الحديدية والنقل النهرى .

– تحسين الخدمات الجماهيرية بتعميم المكاتب النموذجية لخدمات التليفون والتلغراف والتلكس ونقل المستندات ونشر تليفونات للاتصالات المحلية والدولية والتى تعمل بنظام الكروت الممغنطة ، بحيث يتطور عددها من ٠,١ الى ٠,٥ ٪ من عدد الخطوط طبقا للكثافة السكانية للكيلو متر المربع باجمالى ٣٥٠٠٠ تليفون عملة .

– ضرورة انشاء شبكة قومية موحدة لنقل المعلومات باستخدام نظام (PACKET SWITCHING) على أن يبدأ تنفيذ المرحلة الأولى منها عام ١٩٨٧ لتغطى الاحتياجات العاجلة بالقاهرة والاسكندرية وبعض المراكز الرئيسية بالوجهين البحرى والقبلى ، مع ربطها بالشبكات الدوليـة ، على أن تستكمل فى مراحل تالية حتى عام ٢٠١٠ ، لتغطى باقى مدن الجمهورية مع استكمال ربطها بالشبكات الاقليمية والدولية .

التوصيات

وعلى ضوء هذا التقرير – وكذلك تقريرى المجلس فى دورتيه الخامسة والسابعة بشأن الاستراتيجية العامة للاتصالات السلكية واللاسلكية – يوصى بما يأتى :

* العمل على تحقيق الميكنة الكاملة على مستوى الجمهورية للاتصالات الهاتفية .

* التركيز على أهمية توفير وسائل نقل المعلومات والبيانات ، كأساس لتحقيق التطور فى مختلف المجالات .

* اتخاذ الوسائل الكفيلة بتنفيذ « استراتيجية تطوير الاتصالات حتى عام ٢٠١٠ » ، السابق عرض ملامحها فيما تقدم ، سواء من الناحية الفنية أو الإدارية أو المالية .

مع إعطاء أولوية لما يأتى :

– سرعة تطوير المحطتين الأرضيتين للاتصالات الفضائية – بالمعادى – حتى يمكن مواكبة التطور المتوقع باستخدام أجيال جديدة من أقمار الاتصالات .

– إتمام الدراسات والبرامج التنفيذية لانشاء :

• المحطة الأرضية للعمل مع أقمار الاتصالات البحرية فوق المحيط الهندى (انمارسات) لدعم خدمة الاتصالات مع السفن ، وتوفير هذه الخدمة – كذلك – لشركات الطيران .

• المحطات الأرضية اللازمة للعمل مع الشبكات الفضائية الاقليمية ، مثل القمر الصناعى العربى والقمر الصناعى الافريقى .

* اتخاذ الخطوات العملية لتنفيذ مشروع القمر الصناعى المصرى بالتنسيق مع اتحاد الاذاعة والتليفزيون .

* التوسع فى التصنيع المحلى للسنترالات ، والمعدات ، وكوابل الألياف البصرية . بالاشتراك مع وزارتى الصناعة والانتاج الحربى ، ودعوة القطاع الخاص للمشاركة فى هذه الصناعة ومنحه ما يحفزه على ذلك ، مع العمل على تطوير إنتاج السنترالات العادية الى سنترالات رقمية الكترونية .

* التوسع فى نشر أجهزة التليفون العمومية بالطرق والميادين العامة بسائر المدن . مع تطوير الخدمة بها لتشمل الاتصالات الخارجية إلى جانب الاتصالات الداخلية ، وذلك توفيرا لوقت المواطنين وجهدهم .

* تقوية الخدمة التليفونية بين القاهرة والاسكندرية ، وإعطاء أولوية لتركيز الخدمة فى المناطق الصناعية الهامة ، وتوفير خدمات الاتصال للريف والمجتمعات العمرانية الجديدة .

* اجراء دراسات موضوعية - بصفة دورية - لكل المتغيرات التى تطرأ على تكلفة تأدية الخدمة ، حتى يمكن تلافى العجز أولا بأول وعلى ضوء الحقائق ، على أن يوضع فى الاعتبار :

دراسة إمكان تحريك التعريفة المحددة عن تركيب الخطوط التليفونية والاشتراكات السنوية ، دوريا ، بحيث تتناسب مع التكلفة الفعلية ، فيما عدا الذين يستعملون الخدمة فى البيوت من محدودى الدخل . على أن ينظر فى أن يتحمل رجال الأعمال وأصحاب المهن والحرف مقابل الخدمة بالكامل ، وبحيث يقابل كل تحريك فى التعريفة تحسن مطرد فى مستوى أداء الخدمة .

* ضرورة الحد من الفاقد والاسراف فى الانفاق على الصيانة التى تستهلك نسبة كبيرة من الميزانية الخاصة بالهيئة وذلك عن طريق :

- استخدام الألياف الضوئية بدلا من اسلاك النحاس .

- الاقلال من المكون الاجنبى ما أمكن ذلك .

* دعم وتطوير التدريب الفنى والاعداد الجيد للقوى البشرية ، بصفة مستمرة ، ورفع معدل التدريب تدريجيا من ٣٪ من عدد العاملين حاليا الى ١٠٪ ، بما يواكب التقدم المستمر فى مجال تكنولوجيا الاتصالات .

* النظر فى استمرار تطبيق سياسة تنفيذ التليفونات بالنظام العاجل الى جانب نظام الاقدمية المطلقة .

سياسة النقل فى المجتمعات الجديدة

تناولت المجالس القومية ، منذ دوراتها الأولى ، بحث مختلف الموضوعات المتصلة بالسكان والتنمية ، باعتبارها من مشكلاتنا ذات الاولوية الملحة ، فيما يتعلق بالزيادة المطردة فى عدد السكان ، وضرورة استيعابها من خلال تخطيط علمى مدروس . واقتضى الأمر ضرورة بحث الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الاستيعاب ، ومن ثم عنيت المجالس القومية باعداد دراسة موسعة عن : « ملامح سياسة المجتمعات العمرانية الجديدة » ، وتم انجازها بتاريخ ١٩٨٤/٥/٢٩ .

وقد رؤى ان تستكمل هذه الدراسات ببحث مستقل عن « سياسة النقل فى المجتمعات الجديدة » ، حتى ترتبط سياسة انشاء المدن والمجتمعات الجديدة فى معادلة واحدة مع : سياسة اختيار الوسائل المثلى للنقل ، وذلك لتحقيق الترابط بين هذه المدن ، وبين المجتمعات التقليدية المحيطة بها ، بحيث تتواكب السياستان معا ، وفى اطار قومى متكامل . وتختص المرحلة الأولى من هذا البحث بالمدن الجديدة المستقلة القائمة بذاتها ، على أن تمتد المرحلة الثانية لغيرها من المدن .

فى مدينة العاشر من رمضان

تقع مدينة العاشر من رمضان شرق طريق مصر الاسماعيلية عند الكيلو ٥٠ غرب القاهرة ، وعلى مسافة ٧٠ كم من الاسماعيلية و٥٥كم من بلبيس .

وتشكل مساحتها – التى تبلغ ربع مساحة الدلتا – مثلثا رأسه جهة القاهرة وقاعدته تمتد من جهة الاسماعيلية الى جهة السويس .

وقد خطط انشاء المدينة فى هذه البيئة الصحراوية على أساس :

× أن يقوم العمران فيها على النشاط الصناعى بمشروعات متوسطة وخفيفة .

× وأن يبلغ عدد سكانها عام ١٩٧٧ : ٢٢٤ الف نسمة ، واكنه لم يبلغ حتى الآن أكثر من : ٤٠ ألف نسمة .

النقل ووسائله :

يتوقع أن وسائل النقل العام هى التى سيغلب الاعتماد عليها فى النقل بالمدينة ، ويقدر عدد الرحلات التى ستقوم بها بحوالى ٧٢٥٠٠ رحلة فى ساعة الذروة الصباحية سنة ٢٠٠٠ .

ويتلخص التخطيط لها فيما يأتى :

النقل داخل المدينة : وتكون وسائله :

– الحافلات المحلية : وتستخدم للنقل داخل الاحياء عندما تستكمل نموها ، وفى المرحلة الأولى يقتصر على النقل بالحافلات العامة باستخدام الطرق المحلية .

– الترام : يخصص مسار لاستخدام الترام بوسط المدينة للربط بينه وبين الأحياء والمنطقة الصناعية فى مرحلة لاحقة ، بعد إجراء دراسة جدوى اقتصادية تثبت جدوى استخدامه ، وتحدد موعد بدء تشغيله .

النقل الاقليمى : وتخصص له ثلاث وسائل هى :

– الاتوبيسات العامة .

– وسيلة نقل سريع (الركاب فقط أو مشتركة للركاب والبضائع) .

مع قيام نظام النقل السريع بين القاهرة والعاشر من رمضان ومنطقة قناة السويس ، وذلك لمواجهة الزيادة المحتملة فى الحاجة الى نقل الركاب والبضائع ، وقد حجزت الأرض اللازمة بوسط المدينة لسير خط حديدى للركاب أو وسيلة نقل اقليمى سريع . على أن تجرى الحركة المستقبلة للركاب تمهيدا لذلك .

× السكة الحديدية : من المفترض – مسبقا – ربط المدينة بخط حديدى من اثنين هما :

• وصلة للمدينة بخط القاهرة – السويس .

• خط حديدى من القاهرة الى العاشر ثم فايد ، حيث يلتقى بخط الاسماعيلية السويس الحديدى مع تفضيل الخط الثانى ، حيث انه يجعل الوسيلة أسرع ، ويتفادى الانحدارات الشديدة فى خط القاهرة – السويس الحالى .

على أن تخدم المدينة بخط حديدى منذ المرحلة الأولى لنشأتها لأهميته لنقل البضائع من المدينة واليها .

وتوجد ملحوظات على هذا التخطيط ، من ابرزها :

– أن اقتراح استخدام الترام داخليا يحتاج الى دراسة متأنية تبين مدى جدواه ، اقتصاديا وفنيا ، لأن اللجوء الى النقل الكهربائى لا يتم الا فى المحاور التى يتجاوز تدفق الركاب عليها ٢٠٠٠ راكب فى الساعة . وهذا المعدل من تدفق الركاب لا يحتمل تحققه فى المستقبل القريب ، كما أن وصل المنطقة الصناعية بالمنطقة السكنية بخط الترام المقترح سوف يقطع طريق القاهرة – الاسماعيلية السريع لوجود المنطقتين على جانبيه ، وهذا أمر غير جائز الا اذا تم بواسطة جسر علوى أو نفق .

– أن اقتراح ربط المدينة بخط سكة حديدية لنقل الركاب فقط ، أو لنقلهم ونقل البضائع ، أمر لا تتطلبه حركة نقل الركاب حتى الآن ، لأن تكاليفه الاستثمارية باهظة . وحتى اذا لم تكن التكاليف باهظة ، فإن انشاءه يتنافى مع فلسفة اقامة المدن المستقلة التى تهدف الى أن يستقر مواطنو المدينة فى مدينتهم ، وأن تقتصر انتقالاتهم الى خارجها على إنهاء المصالح الضرورية ، وإلا اصبحت عبئا على القاهرة أو غيرها من المدن الكبيرة ، وبالتالى يزداد العبء على خطوط المواصلات .

– وأما اقتراح ربط المدينة بخط سكة حديدية لنقل البضائع : فانه يحتاج الى دراسة مدى جدواه اقتصاديا لما يتطلبه ذلك من تكاليف استثمارية كبيرة ، فاذا جاءت مرحلة تؤكد جدواه الاقتصادية أقيم ليستخدم فى نقل البضائع والركاب ، ويمكن – من الآن – تخصيص

مساحة من الأرض لانشائه فى المستقبل .

– أن هناك نقصا واضحا فى المعلومات عن نظام النقل السائد بين مدينة العاشر من رمضان وكل من منطقتى القاهرة والدلتا ، ولا سيما فى قطاع نقل البضائع ، وان كان المؤكد أن النقل البرى للبضائع هو النظام السائد ، حيث لا تتوافر معلومات عن حجم النقليات أو ملكية الشاحنات فى كل من جهاز تعمير المدينة والادارة العامة للمرور .

– ومع ذلك فمن تحليل نقليات الركاب الفعلية المسجلة بشركة أتوبيس شرق الدلتا – وهى التى تقوم بالنقل من المدينة وإليها – تبين أن حركة نقل الركاب (الموظفين) تجرى على النحو الآتى : ١٥٪ منها الى مدينة الاسماعيلية و٦٠٪ الى الدلتا و ٢٥٪ الى القاهرة . اما عن نقليات البضائع فبتحليل البيانات الواردة من هيئة المجتمعات العمرانية الجديدة ، نجد أن معظم المنتجات ترد موادها الخام من القاهرة ، وأن أسواق توزيعها فى القاهرة أيضا باعتبار أنها السوق الأكثر اتساعا .

أما نقليات الزلط ومواد البناء فمعظمها يرد من منطقة المحاجر بطريق القاهرة – بلبيس الصحراوى فى اتجاه الدلتا .

فى مدينة السادات

تقع مدينة السادات على طريق مصر اسكندرية الصحراوى الى الشرق عند الكيلو ٨٥ ، وهى تتوسط ثلاث رؤوس مثلث هى : الى الغرب مراكز وادى النطرون ، والى الشرق مدينة الخطاطبة وكوبرى طملاى ، ثم مركز بدر الى الشمال الشرقى ، وجميعها تتبع محافظة البحيرة اداريا .

× وتبعد المدينة عن وصلة الطريق بين الخطاطبة وطريق مصر اسكندرية الصحراوى ببضعة كيلو مترات شماله ، وهى بذلك تعتبر مخدومة بشرايين نقل جيدة ، سواء بالطرق الاقليمية ، أم بالسكة الحديدية ، أم بترعة النوبارية .

النقل ووسائله : تتلخص الملامح العامة للنقل ووسائله بالمدينة فيما يأتى :

تقديرات النقل الاقليمى :

السكة الحديدية : يقع خط امبابة – ايتاى البارود المفرد الى الشرق من المدينة ببضعة كيلو مترات مما يتيح الانتفاع به . وقد توقعت الدراسات أن تستغل طاقته (٧٠ قطار / يوم) بالتساوى فى نقل الركاب والبضائع ، كما قدرت أن معامل التحميل للركاب والبضائع سوف يزاد الى معدل ٢٠٪ و ٣٥٪ على التوالى . أى أن طاقة الخط ستصبح ٣.٦ مليون راكب / سنة ، و ٨.٣ مليون طن / سنة ، وأنه اذا تحول نظام الاشارات الى التحكم المركزى أمكن زيادة طاقة الخط الى ٩٠ قطار / يوم فيحمل ٤.٦ مليون راكب / سنة ، و١٠.٧ مليون طن / سنة ، مع وجود فائض احتياطى لنقل الركاب والبضائع يمكنه استيعاب حركة النقل التى يحتاج اليها مشروع تعمير مدينة السادات حتى نهاية عام ١٩٩٢ ، وبعد ذلك ان يستطيع الخط تحمل نمو طلمبات نقل الركاب والبضائع الا بازدواجه حتى سنة ٢٠٠٠ ، وتكلفة هذا الازدواج حوالى ١٥ مليون جنيه باسعار سنة ١٩٧٧ . ويمكن لبعض البدائل أن تقلل من الفجوة بين الطلب على النقل وبين قدرة الخط ، كتحسين معامل التحميل ومراجعة توزيع النقليات بين البضائع والركاب .

النوبارية : يمكن الاستفادة بهذه الترعة الملاحية – الممتدة من الاسكندرية الى القاهرة شرقى المدينة بعدة كيلو مترات – فى النقل من المدينة واليها ، كما يمكن بادخال مساعدات ملاحية وادارية مضاعفة زمن سير وسائل النقل بالترعة ، فتسير طوال الـ ٢٤ ساعة وذلك باستثمار قدره مليون واحد من الجنيهات (اسعار ١٩٧٧) مما يتيح استيعاب الحركة المتولدة عن مدينة السادات حتى ٢٠٠٠ .

الطرق الاقليمية : وتشمل :

• الطريق الصحراوى : مصر / الاسكندرية الذى يطور لتتضاعف قدرته .

• الطريق الزراعى : مصر / الاسكندرية الذى يوسع مع التحكم فى جزئه الواقع بين القاهرة وبنها .

• طريق الوراق : وهو وصلة صغيرة يجرى تنفيذها – حاليا – بين امبابة والقناطر الخيرية ، وستزاد سعة الطريق لتتضاعف مع بناء جسر جديد على فرع رشيد عند المناشى (غرب القناطر الخيرية) .

وتقدر التكاليف باسعار ١٩٧٧ بنحو ١٠ ملايين جنيه .

تطوير وتحسين النقل الاقليمى : وتشتمل على :

• وصلات طرق الى الطريق الصحراوى والى طريق الخطاطبة

الزراعى .

- وصلة ملاحية من الرياح البحيرى الى المدينة .
- وصلة سكة حديد الى خط امبابة / ايتاى البارود .

السكة الحديدية : يقترح انشاء وحدة سكة حديدية مفردة بطول ٢٥كم من خط امبابة / ايتاى البارود الى جنوب مدينة السادات لخدمة المنطقة الصناعية بالمدينة ، على أن تدخل هذه الوصلة ضمن مخطط هيئة السكك الحديدية لتطوير الخط بكامله الى مدينة عبد القادر .

وطاقة خط امبابة / ايتاى البارود التى تصل الى ٧٠ قطار / يوم واحتياطى نحو ١٧ قطار ، كافية لاستيعاب حركة النقل للمدينة ، ويمكن زيادتها فى المستقبل عند الحاجة الى ٩٠ قطار / يوم بازدواج الخط ، ويمكن للمدينة فى المرحلة الأولى استخدام مناطق تحميل البضائع ومحطات الركاب القائمة حاليا حتى يبلغ تعدادها ١٥٠ ألف نسمة أو حتى يتم تحسين الخط كله حتى مدينة عبد القادر .

النقل الجوى : تقع المدينة على بعد مناسب من كل من مطار القاهرة الدولى ومن موقع مطار الاسكندرية المزمع بناؤه ، ويمكن قطعه بواسطة رحلات مكوكية بالحافلات ، تستغرق ما بين ساعة وساعة ونصف ، ويوفر هذا الوضع خدمة جوية كافية للمدينة .

النقل الحضرى داخل المدينة : بنيت تقديراته على اساس المعلومات التاريخية عن مدينة القاهرة ، مع ملاحظة الفرق بين المدينتين وتعميم الخصائص الاقتصادية والاجتماعية المؤثرة .

ملكية السيارات الخاصة : تقدر الدراسة أن ١٥ ٪ من الرحلات فوق نصف كم ستتم بالسيارة الخاصة ، و٥٥ ٪ منها ستتم بالنقل العـام ، ونحو ٢٠ ٪ سيرا على الاقدام .

الارتكاز المنزلى :

قدرت دراسته فى القاهرة : أن المنشأ أو المقصد يكون المنزل فى نحو ٩٦٪ من الرحلات اليومية ، وهى نفس نموذج مدينة السادات ، وهذا له تأثيره فى تخطيط استخدامات الأراضى فى المدينة وتوزيع المناطق السكنية وتفاعلاتها مع النشاطات والمراكز الأخرى بحيث يكون مخطط النقل على شكل عمود فقرى مركزى ، وحوله مناطق الايواء لتقليل مسافات السير ، مع استخدام محاور مركزية فى الاحياء تضم المدارس ونسبة رحلاتها نحو ١٥٪ .

الاحتواء المركزى والكثافة السكانية :

تبلغ الكثافة السكانية المخططة للمدينة ١٤٥ نسمة / هكتار ، وهى عالية نسبيا اذا قورنت بكثافة مدينة نصر والعاشر من رمضان ، ولكن هذا سيقلل مسافات الرحلات مما يخفف أعباء أنظمة النقل ، وسيكون شكل المدينة العام مربعا عندما يبلغ تعدادها ٠,٥ مليون نسمة ، مما يقلل مسافات الاتصال بين المناطق المختلفة ولا يفضله الا الشكل الدائرى .

النقل العام :

تقترح الدراسة استخدام نظام الحارات الخاصة للنقل العام وذلك لرفع سرعات النقل عليها ، ولهذا أثره المعادل تماما لاختيار الوسائل العادية للنقل ، سواء فى ذلك الحافلات أو السكك الحديدية الخفيفة أو غيرها .

وللسرعة العالية للنقل داخل المدينة ، فانه يقترح إنشاء نظام نقل يعتمد على حارات خاصة بالحافلات ، ويمكن حساب معدل التقاطر على أساس دقيقتين ، وباستخدام ثلاث مركبات ترام سريع فى القطار الواحد يمكن نقل ١٨ الف شخص فى كلا الاتجاهين .

كما يمكن الوصول الى نظام نقل سريع على الخطوط نفسها بقدرة ٤٠ ألف راكب / ساعة ، مع استخدام نظام قيادة آلى فى قطارات الجر ، وادخال بعض التحسينات على المركبات والمحطات . وقد يعيب هذا النظام تكلفته العالية ، ولكن تكاليف تشغيله بالنسبة الى تكاليف انشائه قد تكون اقتصادية .

ومع ذلك فبتصميم هندسى مناسب ، يمكن عمل نظام الحارات المستقلة بمسافات ٢٠ متر ، بما يمكن من استيعاب الحركة المتوقعة فى المدينة مع استخدام تكنولوجيا متقدمة .

فى مدينة العامرية الجديدة

تقع مدينة العامرية الجديدة الى الغرب من طريق القاهرة - الاسكندرية الصحراوى بمسافة ٢٥ كم ، وتتوسط مثلثا ، رأسه الى الجنوب فى اتجاه القاهرة حيث مدينة النوبارية ، وقاعدته الى الشمال وتمتد بين مدينتى برج العرب شرقا والحمام غربا .

والمسافة من العامرية الجديدة الى النوبارية نحو ٥٠ كم ، والى برج العرب ١٢ كم ، والى الحمام ١٠ كم ، والى مدخل وصلة حوش عيسى ١٥ كم ، أما المسافة الى الاسكندرية فتبلغ ٥٠ كم .

وتمتاز مدينة العامرية الجديدة على مدينتى العاشر من رمضان والسادات - الواقعتين فى بيئة صحراوية - بموقعها فى مجتمع زراعى ، حيث تحيط بها منطقة غرب النوبارية التى يستصلح بها نحو ٣٠٠ الف فدان ، وأنشئ بها ١٤٧ قرية حديثة الطراز ومشروع كبير للحوم الداجنة . كما أنها تتكامل مع منطقة أبو المطامير - جناكليس ذات المساحات الكبيرة من الكروم .

وتوجد بالمنطقة شركات زراعية هامة ، مما يجعل البيئة اكثر تطورا من البيئة الريفية التقليدية ، ويساعد على انتشار نوع العمالة اللازمة لتشغيل وصيانة آلات الرى الزراعية ، ومن هنا فمدينة العامرية الجديدة تقع فى بيئة آهلة بالسكان ، يقدر عددهم بنحو ٣٠٠ الف نسمة ، وتتكامل فى نموها مع المنطقة مما ينشأ معه حركة نقل وانتقال محلية للافراد والمنتجات ، الى جانب الحركة الاقليمية الى المدينة ومنها ، ومن ثم الارتباط بالاسكندرية والدلتا (حوش عيسى) والقاهرة بواسطة الطريق الصحراوى .

النقل ووسائله :

وتتخلص تقديراته فيما يلى :

نقل البضائع :

• قدرت جملة البضائع من المدينة واليها - شاملة البضائع الاستهلاكية والخامات ومستلزمات الانتاج - فى العام العاشر بحوالى ١,٢٢٥ مليون طن ، ترتفع فى العام الخامس والعشرين الى حوالى ٤,١٣٥ مليون طن .

نقل الركاب :

• يتوقف حجم الحركة المتولدة بين المدينة ومناطق الجذب الاقليمى على عدة أسس هى :

× عدد السكان فى هذه المناطق

× مقدار المسافة بين كل منها وبين المدينة .

× مقدار النسبة بين قوة العمالة فى المدينة وعدد الوظائف المتاحة بها ، وكذلك فى المناطق المحيطة بها .

وفى ضوء ذلك وعلى اساس ان عدد السكان فى العام العاشر يبلغ ١٥٣ الف نسمة منها (٤٥ الف عمالة) وفى العام الخامس والعشرين يبلغ ٥١٠ آلاف نسمة ، منها (١٥١ الف عمالة) ، فقد قدرت الدراسة أن جملة الرحلات اليومية فى العام العاشر ستبلغ حوالى ١٦ ألف رحلة ، ترتفع فى العام الخامس والعشرين الى حوالى ٦٢٠٥٠ رحلة .

كما تم تقدير عدد الرحلات فى ساعات الذروة بمقدار ٢٣٠٠ رحلة فى العام العاشر ، ترتفع الى ٨٥٢٠ رحلة فى العام الخامس والعشريـن ، وأن ٢٥ ٪ من هذه الرحلات ستتم بالسيارات الخاصة والتاكسى ، و٥٠٪ بالاتوبيسات ، و ٢٥٪ بالقطارات .

شبكة الطرق الاقليمية :

بينت الدراسة ما يأتى :

- ملاءمة طريق القاهرة - الاسكندرية لتطويره الى طريق سريع يتكون من أربع حارات فى كل اتجاه .

- ملاءمة الطريق الساحلى : اسكندرية - مطروح بتوسيعه الى أربع حارات .

- تحسين الوصلة من الطريق الصحراوى الى حوش عيسى .

- تطوير الوصلة من الطريق المحلى : بهيج الى العامرية الشرقية ليصبح حارتين ، ثم تطويرها فيما بعد ، لتصبح طريقا سريعا ذا اربع حارات .

- تطوير الوصلة من شرق برج العرب حتى الطريق الساحلى الى طريق ذى حارتين ، ثم تطويرها بعد ذلك الى طريق مزدوج ذى أربع حارات .

السكة الحديدية :

من الممكن أن يخدم خط السكة الحديدية المفرد (اسكندرية - مرسى مطروح) مدينة العامرية الجديدة بأحد اسلوبين :

- انشاء وصلة مباشرة بين المدينة وبين الخط الحديدى الحالى غرب بهيج بحيث ينتهى غرب المدينة أو شرقها أو داخلها .

- انشاء محطات نهايات للركاب والبضائع قرب مدينة بهيج أو مدينة برج العرب . ولضمان سهولة الانتقال الى المدينة يلزم انشاء وصلة السكة

الحديدية المباشرة ، على أن تكون محطات الركاب والبضائع قرب بهيج أو برج العرب – فى المراحل الأولى فقط – وذلك لقلة تكلفتها وإمكان انشائها بسرعة .

وعلى أية حال ، فقد انتهت الدراسة فى هذا الصدد الى أنه ينبغى أن تزاد قدرة الخط الحديدى الساحلى الموجود حاليا بالتدريج ، وبالتوازى مع ازدياد الطلب على النقل للركاب والبضائع . ولكن بعد العام الخامس والعشرين فانه ينبغى انشاء وصلة حديدية – ذات نهايتين – مباشرة إلى المدينة ذاتها لخدمة نقل الركاب والبضائع .

الطرق المائية :

يمكن الاستفادة فى المرحلة الأولى من مسافات الـ ٣٠ كم الأخيرة من ترعة النوبارية وهويس المالح ذى القدرة العالية فى شحن البضائع الى ميناء داخلى فى منطقة العامرية الشرقية (المدينة القديمة) حيث ينشأ مركز لنقلها الى داخل البلاد والى العامرية الجديدة ، وهذا سيساعد على تخفيف الاختناق بميناء الاسكندرية ، ويقلل تكلفة النقل البرى لمسافة ٣٠ كم .

ويوجد لهذا الاقتراح بديل وهو : انشاء مجرى مائى بين الغرود الساحلية وأول سلسلة تلال ، ويتجه من النوبارية الى « بهيج » مسافة ٢٧ كم والى برج العرب مسافة ٣٠ كم ، واذا أنشىء هذا المجرى فإنه مع خدمته للمدينة سيخدم المحطة النووية وخط سوميد والمنطقة الصناعية فى كنج مريوط ، كما يمكن استخدامه لرى الأراضى شمال المدينة ، على أن ينشأ المرسى المائى قرب بهيج (وهو الأفضل) أو قرب وصلة طريق بين برج العرب والطريق الساحلى .

ويوصى بترك مساحة كافية لانشاء هذه الوصلة الملاحية مستقبلا ، لأن انشاءها لن يكون اقتصاديا قبل العام العشرين .

المطارات :

تتضمن خطة هيئة الطيران المدنى انشاء مطار دولى على مسافة ٤٠ كم جنوب غرب الاسكندرية و١٠ كم شرق العامرية الجديدة . ومثل هذا المطار الضخم سيكون تأثيره كبيرا على العامرية الجديدة وشمال الدلتا بأكمله .

الانابيب :

فى حالة انشاء صناعة كيماوية قرب مدينة الحمام يمدها مصنع تكرير الاسكندرية بالمواد الخام ، فان نقلها بالانابيب يكون اقتصاديا ، ويقدر أنه بعد ٢٥ عاما سينقل ٢٥ مليون طن سوائل الى المدينة سنويا ، كما سيحتاج الأمر الى خط أنابيب آخر للمرتجع من المدينة فى حدود ٤٠٠ الف طن من السوائل والغازات سنويا .

ويمكن انشاء وصلة أنابيب بين المدينة ونهاية خط سوميد عند سيدى كرير فى حالة زيادة الكميات .

النقل داخل المدينة :

الأتوبيس هو الوسيلة الأنسب للنقل داخل المدينة لتوافر الطرق المناسبة ولتميزه بالمرونة اللازمة ، لاسيما فى المراحل الأولى لتطوير المدينة .

آراء واتجاهات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها من مناقشات طويلة ، برزت مجموعة من الآراء والاتجاهات يخلص أهمها فى النقاط الآتية :

– أن مشروع انشاء ترعة « العبور » بين الاسماعيلية والسويس ، جدير بالتنفيذ ، بصرف النظر عن طبوغرافية المنطقة .

مع ضرورة الاهتمام بدراسة موضوع « الفواقد » المائية نتيجة انشاء المجارى المائية المقترحة فى مناطق صحراوية ، إذ ليس لدينا فائض من المياه لإهداره فى هذه المناطق .

– أن ما تم من عمل مجرى ملاحى – من الدرجة الأولى – بترعة الاسماعيلية ، بين القاهرة ومنطقة القناة ، ينبغى استكماله ، لحيويته وارتباطه بحركة النقل فى شرق الدلتا بصفة عامة ، خاصة بعد انشاء ميناء دمياط .

– ان المنتج المعد للتصدير – من المجتمعات الجديدة – يحتاج الى تحديد الطريقة المثلى لنقله ، سواء من ناحية عنصر السرعة ، أو عنصر رخص التكلفة .

– ان الضرورة تستلزم وجود تصور دقيق لوضع المصانع فى المجتمعات الجديدة ، خاصة فيما يتصل بقرب مناطق المواد الأولية ، وقرب المواصلات ، حتى تكون خطة التصنيع بهذه المجتمعات متكاملة العناصر .

– أنه فى شأن السياحة – بصفة خاصة – ينبغى تحديد مناطق الجذب السياحى ، أثرية وغيرها . مع اختيار وسيلة النقل التى يفضلها

السياح .

– أن حاجة المجتمعات الجديدة لا تستدعى حاليا – وإلى سنوات قادمة – استخدام النقل بالطائرات ، لأن الحركة بهذه المجتمعات لا تزال فى طور النشأة الأولى .

– أن إحكام خطة النقل فى المدن والمجتمعات الجديدة ، يستدعى اجراء دراسة اقتصادية عن مختلف وسائل النقل : البرى ، والنهرى ، والسكك الحديدية . مع تحديد مدى الافادة من كل وسيلة ، على ضوء مقدار التكلفة .

التوصيات

وعلى ضوء ما سبق جميعه ، يوصى بما يأتى :

توصيات عامة :

* ضرورة توفر نظام للمعلومات يكفل تقديم البيانات المتكاملة عن سير المخطط الاستيطانى الى جانب المخطط الانشائى .

* انشاء مخطط عام لهياكل النقل التى تربط بين المناطق الآهلة ومناطق التعمير ، كما تربط المناطق والمدن الجديدة بعضها ببعض حتى تبرز ملامح شبكات الطرق والنقل . وذلك بعد اجراء دراسات محددة متأنية تشمل تقدير حجم النقل واتجاهاته ومراحله الزمنية ، واختيار أنسب الوسائل للربط مع الشبكة العامة للنقل من الناحيتين ، الفنية والاقتصادية .

* توجيه قدر أكبر من استثمارات التعمير فى هذه المدن ، لاستكمال البنية الأساسية ، واعداد الأراضى والتقاسيم ونماذج المساكن . مع اتخاذ الوسائل المناسبة لزيادة جذب القطاع الخاص والأفراد والجمعيات التعاونية للقيام بعملية البناء وتسويق المساكن ، وبذلك تتوفر موارد مالية وطاقة انشائية لمزيد من مشروعات النقل الكبرى المتكاملة ، ومشروعات الطاقة الكهربائية ، باعتبارها من عناصر التشجيع فى توفير ظروف أكثر ملاءمة لحركة الاستيطان فى هذه المدن .

* زيادة العناية – من جانب أجهزة الادارة المحلية – بابراز مخطط التقسيم الادارى خصوصا فى منطقتى غرب وشرق الدلتا ، ليتم ربط المجتمعات الجديدة فى نسيج متكامل . بما يؤدى الى احكام اعداد المخطط العام للنقل .

* التريث فى تنفيذ مشروعات انشاء أنظمة نقل سريعة تربط المدن الجديدة بالمدن الكبرى المجاورة ، حتى لا تتحول هذه المدن الكبرى الى (فنادق نوم) لقوة عمالة متحركة تتجه يوميا للعمل بالمدن الجديدة لتعود – آخر اليوم – للمدينة الكبيرة المكتظة .

النقل داخل المدن الجديدة :

* دراسة امكانات توفر الطاقة الكهربائية فى المدن الجديدة بصفة عامة ، الى جانب دراسة مدى مـا يمكن تحقيقه منهـا لإنشـاء « الترام » كوسيلة مواصلات داخلية فى بعض هذه المدن ، وكذلك مدى مواكبة انشاء هذه الوسيلة لعمر المدينة الاستيطانى .

* ضرورة المبادرة الى زيادة كفاءة شبكة الطرق فى المنطقة ما بين ميناء دمياط ومحافظات شرق الدلتا لخدمة المجتمعات الجديدة بصفة خاصة .

* ضرورة أن يشمل التخطيط المستقبل اقامة خط سكة حديدية متكامل على مراحل لربط محور (القاهرة – غرب الاسكندرية – الساحل الشمالى الغربى) يتفرع من الخط الحالى عند الخطاطبة الى مدينة السادات فوادى النطرون فالنوبارية فالعامرية الجديدة فمدن الساحل الشمالى – حيث إن هذه المنطقة من مناطق الجذب الاستيطانى لانشاء نطاقات عمرانية ومدن جديدة – نظرا لما تحققه اقامة هذا الخط من استخدامات حيوية لهذه المناطق .

وذلك بعد اجراء دراسات الجدوى الاقتصادية الضرورية بحيث ترتبط استثماراته لجسامتها بسياسة واستثمارات التعمير ككل .

* النظر فى ارجاء انشاء وصلات ملاحية لتوصيلها بالمجارى الملاحية القريبة من المجتمعات الجديدة ، حيث ان حجم الحركة الحالى بها لايحتاج الآن لطاقة نقل هذه الوسيلة على أن تحجز أراض لهذه المشروعات بحيث لا يتم تنفيذها الا بعد أن يتضح مدى سير حركة الاستيطان فى المدن الجديدة .

* ان تتم دراسة انشاء مطار العامرية فى نطاق مخطط شامل للمطارات على المستوى القومى ، حيث إنه لن يقتصر على خدمة هذه المدينة .

السياسة المستقبلية للخدمات الملاحية

ان النقل البحرى هو الوسيلة الرئيسية لنقل التجارة العالمية لرخص تكاليفه ، ولذلك تهتم جميع الدول - ولاسيما ذات الحجم الكبير فى صادراتها ووارداتها - بأساطيلها اهتماما فائقا ، وتدعمها بمختلف وسائل الدعم فى اطار نظرة قومية واقتصادية تتلخص فيما يأتى :

- ضمان ملكية اسطول وطنى يكون قادرا على نقل تجارتها الخارجية .
- تحقيق القدرة على عدم التأثر بما قد يحكم النقل البحرى الدولى من ظروف الاحتكار الدولى .
- ما يتحقق من عائد مباشر او غير مباشر لصالح ميزان مدفوعات الدولة فى صورة نولونات نقل التجارة الخارجية بالنقد الاجنبى .
- ما تحققه تلك الاساطيل من فرص عمل للمواطنين ودخل قومى للدولة يساعد على تدعيم اقتصادها .

لذلك فقد حرص المجلس فى دوراته السابقة على الاهتمام بدراسة الموضوعات المتعلقة بالموانى المصرية ومستقبلها فى عام ٢٠٠٠ والاسطول البحرى التجارى المصرى عام ٢٠٠٠ وسياسة وتطوير ورفع كفاءة الموانى ومستقبل صناعة السفن .

ولكى تستطيع الاساطيل الوطنية تحقيق الاهداف المشار اليها ، فلا بد لها من تنشيط الخدمات الملاحية اللازمة لخدمتها وخدمة البضائع التى تحملها ، مع تطويرها وتطوير نشاطات الخدمة الملاحية ليواكب كل منهما التقدم العلمى المطرد فى هذا المجال .

لذلك واستكمالا لتلك الدراسة اعد المجلس هذا التقرير .

ويمكن تقسيم الخدمات الملاحية الى ما يأتى :

أولا : الاسطول الوطنى

تتجه سياسة الدولة الى العمل على تنمية الاسطول الوطنى وتطويره الى احدث ما هو منتج ومستخدم عالميا فى النقل البحرى لتؤمن نقل تجارتها الخارجية ، ولاسيما نقل احتياجاتها الاستراتيجية من المواد التموينية ، وتؤمن نقل صادراتها . وللوصول الى ذلك انتهجت الدولة السياسة التى تحقق الاهداف الاتية :

× تنمية الاسطول المملوك للقطاع العام وتحديثه .

× تشجيع القطاع الخاص على تملك السفن من أى نوع وبأى حجم من الحمولة .

× انشاء شركات مشتركة فى اطار من أحكام قوانين الاستثمار .

وقد تم تعديل التشريعات بما يحقق هذه الاهداف الثلاثة .

وكان من نتيجة ذلك أن زاد نشاط القطاع الخاص فى تملك السفن وان لم يبلغ القدر المستهدف ، نتيجة احتياج هذا النشاط الى رؤوس اموال كبيرة غير متاحة للقطاع الخاص . وحتى لو اتيحت له فإنه يفضل استثمارها فى انشطة اقتصادية اخرى بسبب قلة عائد هذا الاستثمار فى الوقت الحالى لتأثير مشكلة ديون العالم الثالث على حجم التجارة الدولية .

وقد حققت هذه السياسات نموا فى عدد السفن وفى حمولتها الكلية الساكنة ، فقد كانت فى ٣٠ / ٦ / ١٩٨٠ : ٧٠ سفينة حمولتها الكلية : ٥١٩,٩٤٣ طن ، فصارت فى ٣٠ / ٦ / ١٩٨٨ : ١٣١ سفينة حمولتها الكلية : ١,٣٣٦,٦٧٨ طن .

ومن بين سفن الاسطول سفن احدث واكبر حجما ، يمتلك منها :

– شركات القطاع العام ٤٠ سفينة ، مجموع حمولاتها الكلية الساكنة ٣٩٨,١٧٠ طن / ٩٨٨ راكبا .

– والشركات الاستثمارية التى يملك معظم رؤوس اموالها قطاع النقل البحرى ١٢ سفينة ، مجموع حمولتها الكلية الساكنة ٤٣٥,٧٧٢ طـن .

– والشركات الاستثمارية بالمشاركة بين رأس المال المصرى والاجنبى تمتلك سفينتى ركاب وثلاث سفن بضائع عامة وناقلة حبوب .

وقد ترتب على تنمية الاسطول الوطنى أن اصبحت مصر تملك اسطولا يوفر احتياطيا استراتيجيا وقوميا يحقق للدولة قدرة مواجهة الظروف الاقتصادية العالمية فى تامين نقل تجارة مصر الخارجية ، وذلك بشرط الاستمرار فى تحديثه وتنميته بالقدر الذى يتناسب مع تطور حجم التجارة الخارجية للدولة .

ولذلك فانه من الضرورى انتهاج السياسة الآتية :

– نقل اكبر قدر ممكن من البضائع المتاحة للتجارة الخارجية للدولة على الاسطول الوطنى لتحقيق قدرة تشغيله اقتصاديا .

– اعفاء الشركات الملاحية من الضرائب ، او منحها خفضا خاصا فى نسب الضرائب التى تطبق عليها .

– اعفاء مستلزمات السفن المستوردة ، والتى ليس لها نظير من الانتاج المصرى ، من الجمارك .

– سداد مستحقات شركات الملاحة الوطنية من النولونات المستحقة على الدولة بأسرع وقت لتوفير السيولة اللازمة لها ، لان تأخير اجهزة الدولة فى السداد للمدد التى تتجاوز ستة اشهر يلحق الضرر بشركات الملاحة .

ثانيا : الموانى المصرية

× من المعروف ان النقل البحرى أهم وأرخص وسيلة لتبادل التجارة الخارجية التى يزدهر بازدهارها الاقتصاد القومى ، وتمثل الموانى مكونا رئيسيا من مكونات النقل البحرى التى ترتبط عن طريقها الدولة بالدول الاخرى التى تتعامل معها تجاريا .

ولذلك فانه من الضرورى توسيع الموانى وتطويرها لتساير تطور حجم التجارة الخارجية للدولة وتنوعها ، وايضا تطوير طرق النقل الداخلى بالدولة ووسائله ، حتى لا تتكدس البضائع بالموانى ، او تضطر بعض السفن الى الانتظار خارج الموانى لعدم توافر الارصفة المعدة لاستقبالها ، وما يلحقه ذلك من اضرار باقتصاد الدولة .

× وقد كلفت الدولة قطاع النقل البحرى باعداد خطة مدروسة لتطوير الموانى المصرية الحالية وانشاء « موانى » جديدة ليتناسب ذلك مع التطور المتوقع فى حجم التجارة الخارجية واتجاهاتها .

كما سبق ان قام المجلس – منذ سنوات – بتقديم دراسة متكاملة عن خطة الموانى المصرية حتى عام ٢٠٠٠ ، الا انه قدم فى السنوات الخمس الاخيرة العديد من الدراسات المماثلة من بيوت الخبرة المصرية والاجنبية لتقدير طاقة الموانى المصرية ومدى الحاجة الى تطويرها ، والى انشاء الموانى الجديدة اللازمة .

× خطة تطوير الموانى المصرية لاستيعـاب الطاقـة الحالية والمستقبلة :

قدرت اللجنة الفنية الاستثمارية للموانى – مؤخرا – ان حجم تجارة مصر الخارجية عام ٢٠٠٠ سيصل الى حوالى ٤٧ مليون طن ، الا ان بيوت الخبرة العالمية اختلفت فى تقدير هذا الحجم وتراوحت تقديراتها بين ٣٧ مليون طن / سنة ، و ٨٠ مليون طن / سنة .

ومن الثابت ان طاقة الموانى المصرية جميعها منذ عام ١٩٧٠ وحتى عام ١٩٨٠ لم تكن تتناسب مع حجم التجارة الخارجية للدولة لانها كانت ١٦ مليون طن ، بينما بلغ حجم التجارة الخارجية ٣٥ مليون طن . مما ادى الى تكدس السفن بالموانى ، وتحملت الدولة غرامات انتظارها الذى ترتب عليه ايضا رفع قيمة نولوناتها ، وخسرت مالا يقل عن ١٥ مليون جنيه مصرى سنويا ، مما دعا الى وضع خطتين لمواجهة الموقف :

احداهما عاجلة ، والثانية طويلة المدى .

خطة التطوير العاجلة

وكان الاساس فى هذه الخطة رفع كفاءة الموانى الرئيسية بزيادة كفاءة أرصفتها الموجودة وانشاء « موانى » جديدة ، وتطوير الممرات المائية ، وزيادة مساحات التخزين وطاقاته ، واستخدام احدث معدات الشحن والتفريغ الآلى ، وتدريب العمالة اللازمة لاستخدامها بصورة مكثفة ، وانشاء صوامع غلال ، والتصريح باستخدام صوامع أسمنت .

كما روعى انشاء محطة للحاويات بالاسكندرية على احدث مستوى من المعدات ، وبذلك تنخفض ما تتحمله الدولة من غرامات التأخير .

الخطة طويلة المدى :

وتقضى بضرورة انشاء « موانى » اضافية ، واحدة فى الدخيلة لتكون مكملة لميناء الاسكندرية لخدمة اغراض الصناعة ، بالاضافة الى ارصفة تجارية ، وثانية فى الأدبية التى تعتبر امتدادا لها .

وقد دخل ميناء دمياط خط الانتاج فعلا ، وكذا ميناء الأدبية ، وتم تشغيل ميناء الدخيلة جزئيا ، ومن المنتظر الانتهاء من انشائها وتشغيلها بكامل طاقتها فى نهاية عام ١٩٩٠ .

ثالثا : الخدمات التى تؤدى للسفن والبضائع

وتنحصر هذه الخدمات فى الآتى :

نشاط الشحن والتفريغ :

وهو من أهم انشطة خدمات السفن والبضائع بالموانى ، وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ انخفضت مدة بقاء السفن بالميناء ، بما ينعكس اثره على تحديد مستويات النوالونات ، وزيادة الطاقة الرأسية للموانى واقتصاديات تشغيل السفن .

وهذا النشاط مسئول ايضا عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل لمخازن الايداع ، وكلما قل تعرض البضائع للتلف انخفضت قيمة التأمين عليها بالميناء .

وينقسم هذا النشاط الى نوعين هما :

- نشاط الشحن والتفريغ التقليدى .
- نشاط تداول الحاويات .

وقد سبق ان انشئت ثلاث محطات لذلك بالاسكندرية ودمياط وبور سعيد . وقد تم انشاء ما يلزم من طرق تربطها بكافة مدن الجمهورية ، وكذا السكك الحديدية اللازمة ، مع الاخذ فى الاعتبار انه جار انشاء ما يأتى :

- جسر (كوبرى) المدخل من داخل ميناء الاسكندرية الى الطرق الرئيسية خارج المدينة .
- بالاضافة الى خطة انشاء جسر (كوبرى) يربط بين محافظتى بور سعيد ودمياط ، ويتحمل وسائل النقل الثقيل ، استعدادا لما سيلزم من تبادل خدمة الحاويات بين بور سعيد ودمياط فى مجال الترانزيت .

وقد تم استخدام الحاسب الآلى لتسجيل البيانات والمعلومات - التى لا يكفى فى تسجيلها العنصر البشرى وحده لضخامتها - فى محطة الاسكندرية ، ويجرى ادخاله فى محطة بور سعيد ، وسيتم ادخاله ايضا فى محطة دمياط .

وقد اكتسبت هذه المحطات سمعة عالية طيبة ، وهى - بما حققته من معدلات خدمة تداول الحاويات - تعتبر فى حكم المعدلات العالمية .

ويقتضى الامر الاهتمام بانشاء محطات للحاويات بالداخل ، فى مراكز متوسطة لمصادر الانتاج للتصدير او الاستهلاك ، بالنسبة للبضائع الواردة داخل حاويات ، على ان تكون هذه المراكز مهياة للتعامل مع محتوياتها جمركيا ، لتنمية هذا النوع من النقل وتسهيل التعامل معه .

نشاط التخزين :

يعتبر نشاط التخزين الجمركى احد الانشطة الاساسية فى خدمة البضائع الصادرة من الموانى والواردة اليها .

اما تخزين البضائع المصدرة ، فلتوفير الشحنات اللازمة لحمولة السفن دون توقف .

واما تخزين البضائع الواردة ، فلحين اتمام اصحابها الاجراءات اللازمة للافراج عنها جمركيا ، مع توفير الفرصة لاصحاب الشان لتوفير وسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانى ، حتى لا تتكدس الارصفة بالبضائع .

ومن الطبيعى ان هذا النشاط يتطلب توفير مساحات تكفى لاقامة المخازن اللازمة ، بانواعها الملائمة لتخزين انواع البضائع ، طبقا لما تتطلبه طبيعتها ، حتى لا تصاب بالتلف .

وتتولى شركات القطاع العام عمليات تخزين البضائع الواردة داخل الموانى ، الى حين اتمام اجراءات الافراج عنها جمركيا ، وتسليمها لاصحابها . وقد انشئت مخازن حديثة بميناء السويس ، ويجرى استكمال خطة مزاولتها لهذا النشاط بباقى الموانى التى ما زالت تنقصها اساليب التخزين الحديثة .

واما بالنسبة لمخازن الصادر ، فانه من الضرورى ان يتم وضع خطة لانشائها فى جميع الموانى المصرية ، لما يحققه ذلك من زيادة فى طاقة الارصفة ، وخفض مدد بقاء السفن بالموانى .

نشاط تموين السفن :

يوفر هذا النشاط الاحتياجات اللازمة من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن ، وفى مقدمتها الاغذية « التموينات » .

وتقوم تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة من الانواع التى تقبل السفن على استخدامها ، وكذلك « تموينات » من المنتجات المحلية ، التى اكتسبت سمعة طيبة لدى ملاك السفن .

واهمية هذا النشاط ، انه فى حكم النشاط التصديرى وتجارة الترانزيت .

ويمارس هذا النشاط اساسا الشركة المصرية للتوريدات والاشغال البحرية ، بجانب العديد من الشركات الاخرى .

ولأثر هذا النشاط فى زيادة الدخل القومى ، حرصت الدولة على تنميته ، فرخصت له فى الاحتفاظ بايراداته من النقد الاجنبى ، لاستيراد احتياجاته لتموين السفن ، فى اطار من الرقابة الجمركية ، ومن خلال رقابة شركات التوكيلات الملاحية (القطاع العام) .

نشاط استصلاح السفن :

يقوم بهذا النشاط شركات متخصصة فيه ، حيث ان الكثير من السفن قد يتعطل بالموانى . كما ان الكثير من السفن يقوم باجراء بعض الاصلاحات والصيانة ، اثناء عمليات الشحن والتفريغ بالموانى ، توفيرا للوقت والتكلفة .

ونظرا لتطور بناء السفن ، فقد اصبحت عمليات الاصلاح لا تقتصر على البدن والآلات الميكانيكية ، بل امتدت الى اصلاح العديد من الاجهزة الالكترونية التى تستخدم فى تسيير السفن .

وقد توافرت امكانات هذا الاصلاح بميناء الاسكندرية ، وامتدت الى ميناء دمياط بقدر محدود بمستوى نشاط النقل فيها ، وبميناء بور سعيد وميناء السويس .

ولموقع مصر الجغرافى ، فانه من الممكن زيادة حجم عمليات اصلاح السفن بالموانى المصرية بالامكانات الموجودة حاليا ، اذا نجحت ادارة وحدة اصلاح السفن فى التسويق لعمليات الاصلاح الكبيرة لتتم فيها عمرات السفن الجسيمة والدورية ، ومما يساعد على نجاح هذا التسويق عرض اسعار منافسة لمناطق الاصلاح القريبة من مصر ، ومن بينها مالطة وقبرص .

وبذلك تصبح ترسانات بناء السفن واصلاحها مصدرا لجلب دخل اضافى للدولة بالنقد الاجنبى .

نشاط ربط البضائع :

ويقوم بهذا النشاط الشركة المصرية لاعمال النقل البحرى . اذ تتولى تامين التجارة الخارجية للدولة وهى المختصة بربط بضائع الحكومة والقطاع العام ، وتتم عمليات الربط هذه على السفن رافعة العلم المصرى ، وما يزيد عن امكاناتها يتم ربطه على السفن الاجنبية .

وكلما زاد حجم البضائع التى تملك هذه الشركة ربطها فى سوق

النقل البحرى ، كانت قادرة على الحصول على نولونات مخفضة ، مما يحقق فى النهاية تخفيفا من عبء ميزان مدفوعات الدولة .

هذا بالاضافة الى توفير قدرات نقل البضائع من الموانى التى لا تتردد عليها السفن المصرية .

ويتم ربط بضائع القطاع العام والحكومى عند الاستيراد بنظام (فوب) وعند التصدير بنظام (سيف) وهذان النظامان يحققان زيادة فى حجم البضائع التى يتم ربطها بمعرفة الشركة .

والقطاع الخاص ليس ملزما بربط البضائع عن طريق هذه الشركة ، ولذلك يحسن ان تجتذبه بمنحه فرصا للنقل بأسعار مخفضة ، او منحه مميزات تشجعه على ربط بضائعه عن طريقها .

وقد ساد اتجاه جديد فى نقل البضائع متعدد الوسائط - بحرية وبرية - بأن يتم التعاقد على أن يشمل النقل بجميع مراحله البحرية والبرية ، وذلك يستدعى انشاء شركة تتولى القيام بهذا النوع من النقل .

نشاط الوكالة الملاحية :

ويتمثل هذا النشاط فى القيام بالاجراءات اللازمة لتمكين السفن الاجنبية من دخول الموانى المصرية ، وتكليف الجهات التى تقوم بالخدمات التى تلزم للسفينة او بضائعها ، مع القيام بسداد مستحقات كل هذه الاجراءات خصما من حسابات السفن لديها والتى تغذى من اموال ملاكها ، وبذلك تعتبر الوكالة الملاحية حاكمة لموارد الدولة من الموانى ، كما تتولى الرقابة على ما يستحق تحويله للخارج من النقد الاجنبى لصالح هؤلاء الملاك ، وتقوم شركات القطاع العام بهذا النشاط منذ عام ١٩٦٢ .

العمالة البحرية :

ساعد موقع مصر الجغرافى وما لديها من طاقة بشرية كبيرة على استثمار جزء من العمالة فى مجال الملاحة البحرية بتوفير انواع المهن المتصلة اللازمة لذلك محليا ، ولما يتاح تشغيله فى النشاط نفسه بالعالم الخارجى .

ولذلك فقد تم فى اطار خطة اعدت لتحقيق هذا الهدف تطوير التعليم والتدريب فى هذا المجال ليشمل كافة تخصصات النقل البحرى ، وقد اسفر ذلك عن توفير قاعدة من العمالة البحرية المتخصصة . على ان النظم المقررة بالنسبة لمنح جوازات السفر البحرية لم تتقدم بالدرجة التى تلائم هذه النهضة ، لانها تتيح منح الجوازات لكثير ممن تنقصهم الخبرة المتخصصة ، مما يقتضى اتخاذ اجراءات لتلافى هذا الوضع غير السليم ، تشجيعا للاقبال على استخدام العمالة المصرية بصورة اكبر بالاساطيل الاجنبية .

نشاط الترانزيت :

كان لموقع مصر الجغرافى المتميز على الخطوط الملاحية - التى تربط الشرق بالغرب - اثره فى تجهيز موانيها لممارسة نشاط الترانزيت لبضائع التجارة الدولية .

وهذا النشاط يعتبر مصدرا اضافيا للدخل القومى للدولة من التجارة الدولية ، واهم الانشطة فى هذا المجال نشاط استقبال الحاويات من السفن واعادة تصديرها على سفن اخرى الى الموانى النهائية لنقلها بما يتطلب تركيز الجهد فيه ، وقد بدأ القيام بهذا النوع من النشاط فى الوقت الحاضر لتوفير الامكانات فى المحطات الثلاث بالاسكندرية ودمياط وبور سعيد .

التشريعات البحرية :

ان قانون التجارة المصرى المعمول به حاليا صدر فى عام ١٨٠٧ ، وقد تم اعداد مشروع قانون للتجارة البحرية يساير ما هو سائد عالميا فى الوقت الحاضر ، الا ان هذا القانون لم تتخذ خطوات اصداره .

وقد خفف من آثار هذا الوضع ، انضمام مصر الى العديد من المعاهدات الدولية التى تحكم الانشطة البحرية ، الا ان هذا العلاج الجزئى غير كاف ، ومن ثم فقد اصبحت الحاجة ملحة الى ضرورة

اصدار القانون الجديد .

التوصيات

وعلى ضوء ما جاء بالتقرير المطول الذى ناقشه المجلس ، وما طرح بشأنه من اتجاهات وآراء - فانه يوصى بالآتى :

* ضرورة اصدار قانون التجارة البحرى المصرى المستحدث وفقا للمبادىء القانونية المعمول بها عالميا ، والمنصوص عليها بالمعاهدات الدولية المتقدمة .

* ضرورة الاستمرار فى تطوير إمكانات الشحن والتفريغ بالموانى المصرية ، وتزويدها بكل ما هو مستحدث من معدات تؤدى الى تحقيق زيادة طاقات الموانى رأسيا .

* الاهتمام بنشاط تموين السفن عن طريق توفير كافة الامكانات اللازمة له لاستقطاب السفن الاجنبية للتعامل مع الموانى المصرية فى جميع احتياجاتها ، وبالاسعار التى تحقق قدرة المنافسة مع الموانى الاجنبية .

* اهمية المنافسة مع مراكز اصلاح السفن الاجنبية بهدف استثمار الطاقات المتاحة ، لما يحققه ذلك من دخل بالنقد الاجنبى للدولة .

* الاستمرار فى تطوير محطات تداول الحاويات بكل ما يستحدث فى هذا المجال ، بما يجعلها فى اعلى مستوى للخدمة ويحقق لها قدرة جذب تجارة الترانزيت ، بالاضافة الى التعامل مع الحاويات الواردة برسم الداخل .

* ضرورة اشتراك قطاع النقل البحرى مع قطاع الجمارك والجهات الامنية لوضع نظام يحقق سهولة التعامل مع حاويات الترانزيت ، مع ثبات هذه القواعد لفترات زمنية مناسبة يعلن عنها مقدما لتكون مصدر جذب لهذا النوع من التجارة .

* توفير كافة الخدمات المساعدة لنشاط الخدمات لقطاع النقل البحرى من وسائل الاتصال بالعالم الخارجى والداخلى . سواء اجهزة التليفونات او التلكسات او اجهزة ارسال الصور الضوئية تليفونيا ، وكذا احتياجاتها من وسائل الانتقال .

* الاهتمام بتخطيط العمالة البحرية بما يحقق لها المميزات التى تؤدى الى استخدامها بالاساطيل الاجنبية عن طريق عدم منح الجوازات البحرية الا لخريجى المراكز المتخصصة والمعتمدة من وزارة النقل البحرى ، مع تنقية العمالة الحالية تدريجيا .

* ان الاعفاء الضريبى وسيلة لانجاح المشروعات ، الا ان هناك وسائل اكثر اهمية ، كالاخذ بالادارة العلمية ، وتحقيق الرقابة المالية ، مع إعمال الاسس المحاسبية السليمة .

* ضرورة الاهتمام بانشاء خطوط ملاحية داخل افريقيا ، اذ ان النقل الى دول افريقيا مرتفع الثمن ، مما يجعل البضائع المصرية غير قادرة على المنافسة فى اسواقها .

* اعادة النظر فى توزيع حجم التجارة الخارجية على الموانى المصرية . اذ مازالت موانى دمياط والسويس وسفاجة تعانى من نقص فى حجم التجارة ، كما ان عدد الحاويات بالاسكندرية زاد عن الحد الاقصى ، فى الوقت الذى لم تنشأ فيه حاويات بمينائى السويس وبورسعيد .

* النص فى اتفاقيات الصفقات المتكافئة التى تعقد بين مصر والدول الاخرى على نقل ما لا يقل عن ٥٠ ٪ من هذه الصفقات على سفن مصرية ، وعلى حق مصر فى نقل حصة الجانب الآخر والتى لا يقوم بنقلها على سفنه الوطنية .

* التوسع فى عقد اتفاقيات ملاحية بين مصر ومختلف الدول التى لا ترتبط مصر معها باتفاقيات ملاحية لنقل ٥٠ ٪ من التجارة المتبادلة بينهما على السفن المصرية ، والمشاركة فى الاشراف على التنفيذ .

* النص فى اتفاقيات القروض على ما يرد فى إطار تلك الاتفاقيات من بضائع على السفن المصرية بالنسب التى يتفق عليها .

* محاولة الاتفاق مع الدول التى تمنح مصر بعض المنح ، على ان يتم نقل نسبة يتفق عليها من البضائع على السفن .

× على الشركة المصرية لاعمال النقل البحرى منح المصدرين والمستوردين من القطاع الخاص مميزات تشجعهم على التعامل من خـلالهـا .

القسم الثانى :

التموين والتجارة الداخلية

الاطار العام للمشكلة التموينية ومواجهتها

المشكلة التموينية فى مصر من أهم الموضوعات التى تطرح نفسها بإلحاح على المستويين : الحكومى والشعبى ، وهو امر غير موجود الا فى بعض دول العالم الثالث ، التى تفوقها مصر علما وخبرة بل وموارد ، وما كان ينبغى ان تكون هذه المشكلة بهذا الحجم الذى هى عليه الآن ، والذى اضطرت معه الى إفراد وزارة مستقلة ذات اجهزة ومؤسسات وتنظيمات لمواجهتها .

وقد شهدت الحقبة الاخيرة نشاطا مكثفا فى ظل حملة واسعة تستهدف تحقيق الامن الغذائى ، واعلن فى هذا المجال عن مشروعات بلغت المئات ، برؤوس اموال قدرت بعشرات الملايين . غير ان هذا الامن الغذائى او الامن التموينى لم يتحقق بالقدر المأمول ، فمازال المواطن يعانى فى سبيل تحقيق الاستقرار التموينى لاسرته ، وبسبب عدم الانتظام فى هذا المجال نوعا من الخلل والارتباك فى ميزانية الاسرة ، وهو أمر أحدث أثره اجتماعيا وسياسيا .

وتستهدف هذه الدراسة لتخفيف حدة المشكلة التموينية ، وتحقيق عدالة التوزيع ، وتوفير حاجات المواطنين - تحليل اسباب المشكلة التموينية ، وجوانب القصور التى تسببت فيها ، ووسائل العلاج ، واقتراح تطبيقات عملية على مستوى مجموعات السلع المختلفة ، مع الاخذ فى الحسبان تقدير الاحتياجات حتى عام ٢٠٠٠ .

الفجوة الانتاجية :

الوفرة الانتاجية هى الأساس الأول لأى استقرار تموينى . ولما كانت الموارد الطبيعية المتاحة فى مصر تقصر عن انتاج وتوفير احتياجات المواطنين فقد وجدت فجوة فى كثير من السلع الغذائية ، من أبرزها : استيراد نحو ٦ مليون طن قمح ، ونحو ١,٢٥ مليون طن من الذرة ، ونحو ١٣٦ الف طن من اللحوم فى عام ٨١ / ٨٢ . وقد ضمت الفجوة فى عام ١٩٨٠ جميع السلع الغذائية باستثناء الارز من مجموعة الحبوب ، والخضر والفاكهة . بينما كانت مصر مكتفية ذاتيا تقريبا من جميع السلع باستثناء القمح .

واتساع هذه الفجوة ومع عدم التحرك لمواجهتها انتاجيا ، يلقى بتبعات ضخمة على الاقتصاد القومى ويجعله باستمرار فى موقف حرج . ويكفى ان نشير الى ان واردات القمح قد ارتفعت قيمتها من ٥٥٤ مليون دولار فى عام ١٩٧٠ الى نحو ١١٨٠ مليون دولار فى عام ١٩٨٠ .

تزايد حجم الاستهلاك القومى :

يتزايد حجم الاستهلاك القومى فى مصر بمعدلات كبيرة . ويرجع السبب فى ذلك الى عدة عوامل ، من اهمها :

- زيادة عدد السكان بنحو مليون نسمة كل عشرة شهور .
- الاستهلاك غير الرشيد الذى واكب سياسة الانفتاح الاقتصادى وادى الى ظهور فئات اجتماعية قادرة وغير واعية ، وظفت اغلب امكاناتها وقدراتها للاستهلاك ومزاحمة الطبقات الفقيرة على السلع والخدمات التى تنتجها الدولة .
- زيادة الفاقد الانتاجى الذى ظهر فى مراحل الانتاج والتداول للمحاصيل والسلع التموينية ، علاوة على الفاقد فى الاستهلاك المنزلى والعائلى الذى يصل الى نسب كبيرة .

- تحولات النمط الاستهلاكي لفئات كبيرة كانت منتجة لغذائها في القرى وأصبحت مستهلكة .

خلل السياسة السعرية :

التزمت الدولة بتثبيت مجموعة أسعار السلع الاساسية (الدقيق - الرغيف - الارز - الزيت - السكر) ، بينما طرحت مستويات سعرية للسلعة الواحدة ، الامر الذي جعل الطبقات القادرة لا تتوجه اختيارا الى ما يناسبها من سلع واسعار ، وزاد من التنافس على السلع ذات الاسعار المدعمة . وهناك امثلة صارخة لخلل السياسة السعرية تبرزها مقارنة سعر الارز بسعر السرسة ومقارنة سعر القمح بسعر التبن وغيرها .

عدم ثبات سياسات التوزيع :

اختلفت مناهج معالجة سياسة توزيع السلع الاساسية للمواطنين . فبينما تبنى البعض منهج السعي الى اطلاق حرية تداول السلع في اطار مناسب ما بين سعر البطاقات والسعر الحر ، لجأ البعض الآخر الى تقييد توزيع السلع ، والاسترشاد في توزيع كثير منها بالبطاقات التموينية .

سياسة الدعم :

ترتب على سياسة الدعم عدة اعباء تموينية واستهلاكية كبيرة ، كاضطراب التوزيع الناتج عن التنافس على السلع المدعمة ، والاسراف في استهلاكها ، والاهمال في مواصفاتها . ويكفي ان نشير الى ان الدعم الخاص بالسلع الغذائية قد وصل الى نحو ١,٥ مليار جنيه .

عدم دقة الاحصاءات :

لا توجد احصاءات دقيقة عن حجم الناتج وحجم الاستهلاك من السلع الغذائية وغير الغذائية على المستوى القومي ، علاوة على انه لا يمكن الاعتداد بالبيانات المتاحة عن حجم الاستهلاك القومي في كثير من السلع .

أنظمة الاستيراد بدون تحويل عملة :

انتهجت الدولة - منذ منتصف السبعينات - سياسة الاستيراد بدون تحويل عملة ، وترتب على ذلك عدة ظواهر اقتصادية واجتماعية ألقت بظلالها الكثيفة على السياسة التموينية ، حتى لقد وصل الامر الى استيراد اللبن الحليب والزبادي وبعض انواع الخبز ، وتم التوسع في استيراد بعض الفواكه التي تنتج محليا كالخوخ والموز ، وأصبح السوق يموج بسلع مختلفة وبأسعار عالية ، وامتدت موجة هذه الاسعار العالية من المستورد للمحلي .

ضعف الهياكل الأساسية للمرافق التموينية .

يقتضي تحقيق الامن الغذائي توفير مخزون امان من السلع الغذائية ، يكفل الامداد المستمر للسوق وتوفير احتياجات المواطنين . ومازالت مصر تفتقر الى سعات لتخزين السلع الرئيسية ، كما أن النقل في بعض الاحيان يسبب الكثير من الاختناقات ، لعدم توفير هذه السعات التخزينية ومنافذ التوزيع .

ضعف أجهزة ومرافق التسويق :

بينما تلتزم شركات القطاع التمويني بعبء كبير في مجال توزيع السلع على المواطنين ، فمازال تسويق احتياجاتها يخضع لتحكم الوسطاء والمقاولين لعدم وجود اجهزة ومرافق وسياسات تسويقية صحيحة وقوية . كما ان الشركات التابعة لهذا القطاع لا يتوفر لديها المرافق والاجهزة اللازمة وبالقدر المناسب ، سواء من حيث السعات التخزينية او وسائل النقل المجهزة او اجهزة التسويق القادرة على الوصول الى التعاقد مع المنتجين مباشرة .

التأثيرات الخارجية :

يتأثر الموقف التمويني - بالاضافة الى الاسباب السابقة - بعدة عوامل خارجية تؤثر على سياسات واسعار الاستيراد ، وعلى مدى وفرة السلع التي يتم استيرادها . ومن اهم هذه العوامل تذبذب الانتاج العالمي في بعض المحاصيل والسلع الهامة ، والاتجاهات السياسية العالمية ، وارتفاع وانخفاض سعر الدولار .

الاستهلاك الحالى لمجموعات السلع التموينية وتدبير الاحتياجات منها .

مجموعة الحبوب :

وتشمل القمح ودقيقه والذرة الشامية والذرة الرفيعة والارز والشعير . ولا تتضمن هذه الدراسة الاحتياجات من الشعير نظرا لكونه الآن محصولا تصنيعيا ويشكل نسبة ضئيلة فى النمط الغذائى ، وفيما يلى عرض موقف كل منها :

القمح ودقيقه :

تطورت الاحتياجات الكلية من القمح (بما فى ذلك دقيق القمح مقوما بما يعادله من حبوب القمح) من ٤,٤٨ مليون طن فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٧,٤٢ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، وارتفعت فى عام ٨١ / ٨٢ الى نحو ٧,٨٧ مليون طن ، وهذا يعنى ان الاحتياجات الكلية من القمح قد زادت بمعدل سنوى قدره ٦,٥ ٪ فى خلال الفترة من ١٩٧٢ – ١٩٨٠ .

وترجع هذه الزيادة فى الاحتياجات بصفة اساسية الى الزيادة فى نصيب الفرد ، والزيادة فى عدد السكان . فقد تطور نصيب الفرد من حوالى ١٣٠ كجم فى السنة عام ١٩٧٢ الى نحو ١٧٠ كجم فى السنه فى عام ١٩٨٠ ، ثم الى نحو ١٧٩ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وبلغ المعدل السنوى لزيادة نصيب الفرد ٣,٤ ٪ فى الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ .

وتشمل الاحتياجات جملة الاستهلاك الآدمى والتقاوى واحتياجات الصناعة (مثل : صناعة المكرونة وغيرها) والفاقد من القمح سواء فى صورة حبوب او غيرها . وبسبب هذه الزيادة الكبيرة فى الاحتياجات الاجمالية من القمح مع الجمود النسبى فى الانتاج القمحى المصرى – بلغ نحو ١,٦ مليون طن فى عام ١٩٧٢ ، وارتفع الى نحو ١,٨ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، اى بمعدل سنوى ١,٥ ٪ ، وانخفضت نسبة الاكتفاء الذاتى من ٣٦ ٪ فى عام ١٩٧٢ ، الى ٢٤ ٪ فى عام ١٩٨٠ ، والى ٢٦٪ فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

الذرة :

تضم الذرة الشامية المنتجة محليا والذرة الصفراء المستوردة لصناعة الاعلاف والذرة الرفيعة المنتجة محليا ، وتتمثل الاحتياجات من هذه المجموعة فى العديد من الاستخدامات ، منها : الاستهلاك الآدمى – الاستهلاك الحيوانى (سواء فى صورة اعلاف مصنعة او فى صورة مباشرة) – الاستهلاك الوسيط والذى يتمثل فى طلب الصناعة فى مجال صناعة النشا والجلوكوز واستخراج زيت الذرة .

وتجدر الاشارة الى ان نسبة ما يوجه الى الاستهلاك الآدمى من الذرة ليست معروفة على وجه اليقين فى الوقت الحاضر ، وان كانت كل الدلائل تشير الى ان نصيب الفرد من الذرة فى الاستهلاك المباشر يقدر بنحو ٢٥ – ٣٠ كجم فى السنة ، وهذا يعنى ان نحو ربع الانتاج المحلى من الذرة الشامية والرفيعة يوجه الى الاستهلاك الادمى ، والباقى يوجه الى الاستخدامات الاخرى ، خاصة الانتاج الحيوانى والداجنى . ويؤكد هذا الاستنتاج بحث ميزانية الاسرة الذى اجراه الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء فى عام ٧٤ / ٧٥ ، فضلا عن المشاهدات العامة للوضع الراهن .

وقد تطورت جملة الاحتياجات المحلية من الذرة بانواعها من نحو ٣,٢ مليون طن فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٤,٥ مليون طن فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ٥,٢ مليون طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، أى بمعدل نمو سنوى قدره ٤,٤ ٪ فى الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ ، ونحو ٥ ٪ فى الفترة من ١٩٧٢ – ٨١ / ٨٢ .

ونظرا لزيادة الاحتياجات بمعدلات مرتفعة ، وبخاصة فى السنوات الاخيرة بسبب التوسع فى الانتاج الحيوانى والداجنى ، فقد انخفضت معدلات الاكتفاء الذاتى ، من حالة الكفاية الكاملة تقريبا فى اوائل السبعينات الى نحو ٨٦ ٪ فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ٧٦ ٪ فى عام ٨١/ ٨٢ ، وعلى ذلك بلغت الواردات نحو ١,٢٥ مليون طن فى عام ١٩٨٢/٨١ .

الارز :

وهو من السلع الرئيسية التى تعتمد عليها البلاد فى الوفاء باحتياجات الاستهلاك ، فضلا عن الفائض للتصدير .

وقد زادت الاحتياجات المحلية من الارز بدرجة كبيرة فى خلال عقد السبعينات ، اذ ارتفعت من ١,٢ مليون طن فى عام ١٩٧٢ ، الى نحو ١,٦ مليون طن فى عام ٨١ / ٨٢ (أرز أبيض) ، وذلك بسبب تزايد

عدد السكان ، وبدخول قطاعات جديدة فى الاستهلاك ، وبخاصة فى الوجه القبلى ، وتطور نظام التوزيع وزيادة الدعم .

وقد ظل الانتاج المحلى جامدا فى خلال هذه السنوات حتى انكمشت الصادرات من نحو ٤٢٦ الف طن فى عام ١٩٧٢ ، الى مستوى هامشى للغاية بلغ نحو ٢٥ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

وقد تم تقدير الاحتياجات المحلية من الارز بافتراض ان نصيب الفرد يبلغ نحو ٣٣ كجم فى السنة - وهو مستوى كاف لاستهلاك الفرد ، مع الاخذ فى الاعتبار ما يستهلكه الفرد من الحبوب الاخرى ، وعليه ترتفع الاحتياجات الاجمالية من الارز الى نحو ١,٦٥٧ مليون طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ . وتجدر الاشارة الى ان نصيب الفرد يمكن ان يرتفع فى حالة ارتفاع الانتاج المحلى من الارز بمعدلات اعلى من نظيرتها للاستهلاك .

مجموعة البقول :

ان الانتاج المصرى من الفول بلغ ٣٦١ الف طن فى عام ٧٢ ، بما يوازى ١٥٠ ٪ من الاحتياجات فى نفس السنة ، وحقق فائضا للتصدير حيث تم فعلا تصدير ١١ الف طن . وقد شهدت السنوات الثلاث التالية لعام ١٩٧٢ انخفاضا كبيرا فى حجم الانتاج الذى لم يتجاوز ٢٣٤ الف طن فى عام ٧٥ ، ثم استمر فى الانخفاض ليصل الى ٢١٣ الف طن فى عام ١٩٨٠ . وتجدر الاشارة الى ان انتاج الفول قد قفز فى عام ٨١ / ١٩٨٢ الى نحو ٣٥٤ الف طن ، وحقق تغطية كاملة للاحتياجات المحلية .

وفى خلال السبعينات تطورت جملة الاحتياجات من الفول ، من نحو ٢٤٣ الف طن فى عام ١٩٧٢ الى اقصى كمية لها فى خلال تلك الفترة وهى ٣١٢ الف طن فى عام ١٩٧٥ ثم تناقصت بعد ذلك ، وبلغ المتوسط السنوى لجملة الاحتياجات المحلية نحو ٢٧٥ الف طن . وقد تراوحت نسبة الاكتفاء الذاتى من الفول بين فائض للتصدير وانخفاض فى الانتاج بلغ ٧٥ ٪ من الاحتياجات فى عام ٧٥ ، وبناء على ذلك تم سد العجز عن طريق الاستيراد .

العدس :

تعكس بيانات الانتاج المحلى والاحتياجات المحلية وضعا منفردا للعدس بين السلع الغذائية المنتجه محليا ، اذ اصبحت مصر معتمدة اعتمادا شبه كامل على الخارج فى الوفاء بالاحتياجات المحلية ، نظرا لتدهور الانتاج بمعدلات كبيرة فى خلال السبعينات ، حيث بلغ الانتاج فى عام ١٩٧٢ نحو ٥٤ الف طن ، يمثل نحو ٨٩ ٪ من الاحتياجات (٦١ الف طن) ، بينما بلغ الانتاج فى عام ٨١ / ٨٢ نحو ٦ الاف طن ، يمثل نحو ٩ ٪ من جملة الاحتياجات فى العام نفسه (٦٤ الف طن) . وهذا يعنى زيادة الواردات بدرجة اصبحت هى الاصل فى الاستهلاك المحلى.

وقد بلغت الواردات من العدس ٨٢ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ ، لمقابلة الاحتياجات المحلية ، وتعويض المخزون الاستراتيجى من هذه السلعة .

ونظرا لان هذه السلعة ذات محتوى بروتينى نباتى مرتفع ، فضلا عن تعود المواطنين عليها كوجبة غذائية مرغوبة وبخاصة فى فصل الشتاء - فقد راعت تقديرات الاحتياجات المحافظة على المستوى الذى وصله نصيب الفرد فى خلال السبعينات وهو ١,٧٥ كجم .

وبناء على ما تقدم ، فان جملة الاحتياجات من العدس قد تم تقديرها بنحو ٦٨ الف طن فى عام ٨٢ / ١٩٨٣ ، لتصل الى نحو ١٢٦ الف طن فى عام ٨٦ / ٨٧ .

السكر :

زاد الطلب على السكر محليا بمعدلات مرتفعة فى خلال عقد السبعينات لأسباب عديدة ، من اهمها : التطور فى عدد السكان وزيادة الدخل الفردى والسياسة السعرية ، فضلا عن التوسع الكبير فى الصناعات الغذائية ، وبخاصة فى المياه الغازية والحلوى وغيرها . وكانت مصر مكتفية ذاتيا من السكر حتى بداية السبعينات ، ثم بدأت عملية

الاستيراد على نطاق واسع ، اذ ارتفعت الكميات المستوردة منه من نحو ٣٦ الف طن فى عام ١٩٧٣ الى ٦٠٣ الف طـن فى عــام ١٩٨١ / ١٩٨٢ .

وقد تطورت جملة الاحتياجات سواء للاستهلاك المباشر او الاستهلاك الوسيط (فى الصناعات الغذائية المختلفة) من ٥٧٧ الف طن فى عام ١٩٧٢ ليصل الى نحو ١٠٢٩ الف طن فى عام ١٩٨٠ ، والى نحو ١٢٣٣ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، اى بمعدل نمو سنوى ٧,٥ ٪ فى خلال الفترة من ٧٢ – ١٩٨٠ .

وقد ظل الانتاج المحلى من السكر ثابتا تقريبا فى خلال تلك الفترة حيث تراوح بين ٥٠٢ الف طن فى عام ٧٥ كحد ادنى ، ونحو ٦١٨ الف طن فى عام ٧٧ كحد اقصى . وبناء على ذلك تدهورت نسبة الاكتفاء الذاتى من اكتفاء ذاتى كامل فى عام ٧٢ (١٠٠ ٪) الى نحو ٥٧ ٪ فى عام ٨٠ ، والى ٥١ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ ، وهذا يعنى ان مصر تعتمد على الخارج فى استيفاء نحو نصف احتياجاتها الكلية فى الوضع الراهن ، الامر الذى يستدعى ضرورة تطوير الطاقة الانتاجية المحلية من السكر بمعدلات اعلى ، للارتفاع بدرجة الاعتماد على الانتاج المحلى .

وبدراسة نصيب الفرد من السكر ، يتضح انه ارتفع من نحو ١٧ كجم فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٢٨ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وهذا المعدل يعتبر من اعلى المعدلات فى الدول النامية .

مجموعة الزيوت :

تضم هذه المجموعة الزيوت النباتية التى تستهلك مباشرة فى الغذاء مثل : زيت بذرة القطن وزيت فول الصويا ، والمسلى النباتى وغير ذلك ، كما تضم البذور الزيتية التى قد تستخدم فى الاستهلاك المباشر او فى الاستخدام الصناعى مثل : السمسم والفول السودانى وعباد الشمس .

وتجدر الاشارة الى ان مصر كانت مكتفية ذاتيا من الزيوت فى عام ١٩٦٠ ، وتدهور هذا الوضع الى نسبة اكتفاء ذاتى تقدر فقط بربع الاحتياجات تقريبا فى عام ١٩٨٠ .

ويرتبط انتاج الزيوت فى مصر – بصفة رئيسية – بانتاج بذرة القطن التى تعتمد على المساحة القطنية . وقد انخفضت هذه المساحة من نحو ٢ مليون فدان فى عام ١٩٦١ الى نحو ١,١ مليون فدان فى الوقت الحاضر . وعلى ذلك فقد انخفض انتاج الزيوت من ١٣٦ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ١٠٦ الف طن فى عام ١٩٨٠ .

ومن المشاهد التوسع الكبير فى الاحتياجات المحلية من الزيوت ، اذ بلغت نحو ٢٦٣ الف طن فى عام ٧٢ وارتفعت الى نحو ٤١١ الف طن فى عام ١٩٨٠ ، أى بمعدل نمو سنوى ٥,٧ ٪ ، وذلك بسبب تزايد عدد السكان ، وارتفاع نصيب الفرد لتعويض النقص فى منتجات الالبان.من الزبدة والمسلى الطبيعى بعد ان ارتفعت اسعارها ارتفاعا كبيرا ، حيث تعتبر الزيوت والمسلى الصناعى البديل المباشر لهذه المنتجات ، وخاصة ان الدولة تدعم هذه المجموعة للمستهلك .

وقد ارتفع نصيب الفرد من حوالى ٧,٦ كجم فى السنة فى عام ١٩٧٢ الى نحو ٩,٧ كيلو جرام فى عام ١٩٨٠ ، وكان من الطبيعى فى ظل تناقص الانتاج المحلى من الزيوت وتزايد الاحتياجات المحلية ، ان ترتفع وارداتها من ١٢٧ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ٣١٤ الف طن عام ٨١ / ١٩٨٢ .

ونظرا لاهمية هذه المجموعة فى الغذاء ، فقد قدرت الاحتياجات على اساس ان متوسط استهلاك الفرد نحو ١٠,٥ كجم سنويا ، وهذا المعدل فى حدود القياسات المتعارف عليها من حيث الاحتياجات الضرورية للتغذية التى تبلغ ٣٠ جرام للفرد فى اليوم . وبناء على هذا التقدير يرتفع نصيب الفرد من الزيوت الى نحو ٥٢٧ الف طن فى عام ١٩٨٧/٨٦ .

اما فى البذور الزيتية ، فيعتبر السمسم احدى السلع الغذائية التموينية ، اذ يستخدم فى صناعة الحلوى الطحينية واستخراج الزيت والطحينة والاستهلاك المباشر كبذور . وقد تدهورت معدلات الاكتفاء الذاتى من السمسم نظرا للانخفاض المستمر فى الانتاج المحلى وزيادة

الاحتياجات ، اذ بلغت نسبة الاكتفاء الذاتى منه حوالى ٣٠ ٪ فى عام ١٩٨٠ .

وبناء على ما تقدم ، فان جملة الاحتياجات ترتفع من نحو ٤٠ الف طن ، لتصل الى نحو ٥٤ ألف طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ .

مجموعة البروتينات الحيوانية :

وتضم هذه المجموعة اللحوم الحمراء واللحوم البيضاء (لحوم الدواجن) والاسماك والبيض والالبان ومنتجاتها . وتعتبر هذه المجموعة حيوية فى الغذاء ، كما ان زيادة ما يستهلكه الفرد سنويا منها يعتبر مؤشرا على زيادة دخله .

وقد تزايدت الاحتياجات المحلية من هذه المجموعة بدرجة لم يساير معها المعروض محليا من الانتاج المحلى والمستورد حجم الطلب الفعلى ، وهو أمر أدى إلى زيادة كبيرة فى اسعارها . وترجع زيادة الطلب الفعال الى : زيادة الدخل الفردى الحقيقى والتحضر وزيادة عدد السكان .

وقد زادت الاحتياجات المحلية من اللحوم الحمراء من ٣٣٥ الف طن فى عام ٧٢ الى نحو ٤٦٤ الف طن فى عام ٨٠ ، والى نحو ٥٢٦ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، أى بمعدل زيادة سنوى ٤,٢ ٪ فى خلال الفترة من ٧٢ - ١٩٨٠ ، و٤,٦ ٪ فى خلال الفترة من ١٩٧٢ - ٨١ / ١٩٨٢ . وفى هذه الفترة نفسها ارتفع الانتاج المحلى من اللحوم الحمراء من نحو ٢٩٦ الف طن عام ١٩٧٢ الى ٣٥٤ الف طن عام ١٩٨٠ ، بمعدل نمو قدره ٢,٢٦ ٪ سنويا . وخلال هذه الفترة تم سد الفجوة التى بلغت ٣٩ الف طن فى عام ٧٢ ، زادت الى نحو ١٦٤ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ (بما فى ذلك الحيوانات الحية ١٠٣ الف رأس) عن طريق الاستيراد . وعلى ذلك تدهورت نسبة الاكتفاء الذاتى من ٨٨ ٪ فى عام ٧٢ الى نحو ٦٩ ٪ فى عام ٨١ / ٨٢ .

وقد تطور نصيب الفرد من اللحوم الحمراء حتى وصل إلى نحو ١١ كجم فى عام ٨٠ ، وإلى ١٢ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

وقد سايرت المجموعات الاخرى من لحوم الدواجن والبيض والاسماك والالبان ، نفس اتجاه اللحوم الحمراء من حيث زيادة نصيب الفرد وزيادة الواردات ، فاتجه تقدير الاحتياجات فى خلال سنوات الخطة الى التوسع فى استهلاك اللحوم البيضاء والاسماك كبدائل للحوم الحمراء . وبناء على ذلك فان تقديرات الاحتياجات تحاول تثبيت نصيب الفرد من اللحوم الحمراء حول ١٢كجم فى السنة ، وذلك بوضع سياسات منها: توفير البدائل البروتينية . ووفقا لذلك قدرت الاحتياجات من اللحوم الحمراء فى خلال ٨٢ / ٨٣ بنحو ٥٤٤ الف طن ، ترتفع الى نحو ٦٠٢ الف طن عام ٨٦ / ١٩٨٧ . وتجدر الاشارة الى ان عدم تنفيذ هذه السياسات يعنى زيادة كبيرة فى اسعار اللحوم الحمراء .

اما لحوم الدواجن ، فتشير التقديرات الى ان نصيب الفرد منها يتراوح ما بين ٣ - ٣,٥ كجم فى السنة .

وبالنسبة للبيض فمن المستهدف رفع نصيب الفرد الى ٦٨ بيضة فى عام ٨٦ / ٨٧ ، وبذلك تبلغ جملة الاحتياجات نحو ١٤٣ الف طن من البيض .

وبالنسبة للاسماك ، بلغ نصيب الفرد منها حوالى ٣ كجم فى السنة فى بداية السبعينات ، وارتفع الى نحو ٤,٧ كجم فى السنة فى عام ١٩٨٢/٨١ . وتعد الاسماك من المصادر الغنية بالبروتين ، وتعتبر اقل تكلفة نسبيا من مصادر البروتين الحيوانى الاخرى .

وتعتبر الالبان ومنتجاتها من السلع الحيوية لغذاء الانسان وبخاصة الاطفال . وقد ارتفع متوسط نصيب الفرد منها من نحو ٤٩ كجم (معادل لبن طازج) فى أوائل السبعينات الى نحو ٥٦ كجم فى نهايتها ، أى بمعدل نمو ٢ ٪ تقريبا . كما ارتفعت جملة الاحتياجات من نحو ١,٦ مليون طن فى اوائل السبعينات الى نحو ٢,٦ مليون طن فى نهايتها ، بمعدل نمو سنوى بلغ ٤,٨ ٪ ، بينما زاد الانتاج المحلى فى نفس الفترة بمعدل منخفض بلغ ١,٥ ٪ سنويا . وهو امر انخفضت معه درجة الاكتفاء الذاتى من كفاية شبه كاملة (٩٩٪) فى اوائل السبعينات الى نحو ٨١ ٪ فى نهايتها . ومن المقدر ان يرتفع نصيب الفرد من الانتاج

المحلى من نحو ٥٩ كجم - فى الوقت الحاضر - ليصل الى نحو ٦٥ كجم فى سنة ٨٦ / ١٩٨٧ ، وهو امر يعكس تحسنا فى النمط الغذائى . وبناء على ذلك فمن المتوقع ان تصل جملة الاحتياجات فى تلك السنة الى نحو ٣٢٦٣ الف طن من الالبان (معدل لبن طازج) .

مجموعة الخضر :

تعتبر مجموعة الخضر من المجموعات الغذائية الرئيسية والحيوية فى غذاء الانسان ، ويعتبر ارتفاع نصيب الفرد المصرى السنوى من الخضر احدى السمات الرئيسية المميزة له عن الدول النامية ، فهى من المجموعة الواقية الغنية بالفيتامينات والأملاح وغيرها .

وهناك العديد من المشاكل فى التقدير الحقيقى لنصيب الفرد من الخضر ، وتنتج معظم هذه المشاكل من الفاقد التسويقى فى هذه المجموعة . وتختلف تقديرات هذا الفاقد من دراسة لأخرى ومن نوع الى آخر داخل هذه المجموعة ، فتشير بعض التقديرات الى ارتفاع هذا الفاقد الى نحو ٥٠ ٪ فى بعض الخضر الثمرية مثل الطماطم ، وانخفاضه الى نحو ١٥ ٪ فى البطاطس وغيرها .

كما تشير التقديرات الدولية الى أن نسبة الفاقد فى هذه المجموعة لا تقل عن ٢٠ ٪ فى الدول النامية ، ومنها مصر . ويعتبر تطوير النظام التسويقى بما يقلل الفاقد من أهم السياسات التى يجب ان يسعى اليها المجتمع المصرى ، فتقليل الفاقد بالاضافة الى أنه يوفر كمية أكبر للاستهلاك والتصدير - وهو فى صالح المنتج والمستهلك ، اذ يرفع من عائد المنتج ويؤدى الى خفض الأسعار للمستهلك .

وتشمل الخضر مجموعات متباينة من الزروع ، منها مجموعة الخضر مثل : الطماطم والبطاطس والبطاطا والقلقاس ، ومنها ما يستهلك كفاكهة ، مثل : البطيخ والشمام ، ومنها ما هو ثمرى وما هو ورقى ، كما تشمل البصل والثوم .

وقد قدر نصيب الفرد من البطاطس بنحو ١٨,٤٠ كجم فى سنة ٨٢/٨١ ، وينتظر ان يرتفع الى نحو ٢٨,٣٠ كجم فى عام ٨٦/ ١٩٨٧ . وبناء على ذلك فان الاحتياجات الكلية من البطاطس تقدر بنحو ١٤٢٠ الف طن من عام ٨٦ / ٨٧ . ومن المعروف ان مصر تصدر حاليا نحو ١٤٠ الف طن من البطاطس .

اما نصيب الفرد السنوى من الخضر ، فبلغ نحو ١٥٩ كجم فى عام ٨١ / ٨٢ ، ومن المتوقع ان يبلغ نحو ٢١٦ كجم فى عام ٨٧/٨٦ ، وبالتالى فمن المتوقع ان تصل جملة الاحتياجات الى نحو ١١ مليون طن.

مجموعة الفاكهة :

وتشمل سلعا متعددة مثل : الموالح بانواعها والبلح والتمر والعنب والمانجو وغيرها . وتعتبر مجموعة الموالح من اهم مجموعات الفاكهة ، سواء فى الانتاج او الاستهلاك .

والفاقد فى الفاكهة خلال تسويقها يعتبر كبيرا ، ولا توجد تقديرات دقيقة للاستهلاك المحلى منها ، وهناك احتمالات كبيرة لتطوير نظام التسويق المحلى والتصدير بما يقلل الفاقد فى مجموعة الفاكهة .

وقد قدر نصيب الفرد السنوى من الموالح فى عام ٨١/ ١٩٨٢ بنحو ١٦,٨ كجم ، ومن المتوقع ان يرتفع ليصل الى نحو ١٨,٤ كجم فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ ، وبذلك يرتفع الاستهلاك المحلى من الموالح من نحو ٧٤١ الف طن فى عام ٨١ / ٨٢ ليصل الى نحو ٩٢١ الف طن فى عام ٨٦ / ٨٧ . وتصدر مصر حاليا نحو ١٢٥ الف طن من الموالح .

وقد قدر نصيب الفرد من الفاكهة الأخرى (باستثناء البلح والتمر) بنحو ١٦,٢ كجم فى السنة فى عام ٨١ / ٨٢ ، ومن المقدر ان يرتفع الى نحو ٢٠,٥ كجم فى عام ٨٦ / ٨٧ ، أى أن جملة الاستهلاك سترتفع من نحو ٧١٤ الف طن فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، الى نحو ١٠٣٠ الف طن فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ .

اتجاهات وآراء

ومن خلال مناقشة هذه الدراسة فى المجلس ، وبناء على ما جاء بتقرير تطوير انماط الاستهلاك ، برزت الاتجاهات والآراء الاتية :

- ان رفع الاسعار ليس سبيلا الى ترشيد الاستهلاك بالنسبة لكافة

السلع ، فالسلع الغذائية والضرورية للانسان لا يتأثر استهلاكها مهما زاد سعرها ، ومثال ذلك اللحوم الحمراء ، وذلك بعكس السلع غير الضرورية فان استهلاكها يتأثر بزيادة الأسعار . أى أن ترشيد الاستهلاك لا يكون بزيادة الأسعار على اطلاقها ، لكنه امر مرتبط بأهمية السلع ، وبالظروف الاقتصادية والاجتماعية السائدة .

– ان اتخاذ قرار سليم فى شأن التوسع فى زراعة الاصناف الفلبينية من الارز يقتضى تقييم هذه الاصناف تقييما اقتصاديا متكاملا يأخذ فى اعتباره تكاليف الانتاج زراعيا ، واحتياجاتها المائية وانتاجية الفدان ومعدلات التصافى واحتياجاتها التصنيعية .

– ان انتاج الدواجن والبيض عمليات انتاجية سريعة التنفيذ سريعة العائد ، وقد اصبحت شبه صناعية ومنتظمة ، ولا تحتاج الى استثمارات ضخمة ، ولكن تحتاج الى عمليات توجيه للاستثمار والمستثمرين .

– برغم اهمية توفير السلع الاساسية معبأة فى عبوات صغيرة ، مثل توفير اللحوم فى عبوات زنة ربع ، ونصف كيلو جرام بل وزنة ١٠٠ جرام فقط ، وايضا توفير عبوات ارز زنة ربع ونصف كيلو جرام – فان هذا الامر لم يتم حتى الآن .

– لا يمكن رسم اى سياسة بدون معلومات دقيقة وبيانات تفصيلية واحصاءات متتابعة عن عناصر هذه السياسة .

– توجد فى اغلب دول العالم منافذ البيع المتكاملة التى يجد فيها المستهلك كل حاجاته ، دون ان يضيع وقته سدى ودون معاناة . وقد لجأ بعض افراد القطاع الخاص الى اقامة هذه المنافذ ، ووجدت اقبالا من الجمهور ولقيت رواجا ، برغم عدم توافر السلع المدعمة فيها .

– لا ينبغى استيراد الذرة من الخارج ، لان اسعارها كثيرا ما تفوق اسعار القمح .

– نجحت الشركات الزراعية للمزارع الحديثة وبيوت البلاستيك ببعض الدول فى انتاج الخضر خلال الفواصل الموسمية التى يقل فيها المعروض بين العروات ، وفى الاستفادة من المزايا التصديرية التى تتيحها مثل هذه المزارع .

التوصيات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما برز خلال مناقشتها من اتجاهات وآراء – يوصى بما يلى :

أولا : فى مجال معالجة الفجوة الانتاجية :

* اهمية الالتزام باستصلاح واستزراع الاراضى الجديدة ، وبخاصة الاراضى المتاخمة للرقعة المزروعة ، حيث انها أقل تكلفة واسرع عائدا ، وذلك وفق برنامج زمنى ملزم على ضوء ما جاء بالخطة الخمسية وما يتلوها من الخطط .

ولعل اعادة انشاء وزارة لاستصلاح واستزراع الاراضى الجديدة ، تكون دفعة قوية فى هذا المجال .

* البدء فى استزراع مساحات مناسبة حول المدن الجديدة لتغذية واستقرار سكان هذه المدن والعاملين فيها ، ولتخفيف العبء الواقع على المدن القريبة منها ، وتصحيح الأساليب القائمة فى الانتاج والتوزيع .

* تطبيق الاساليب الحديثة فى استزراع الاراضى الجديدة والتوسع فى تطبيقها واختيار انسبها ، دون الاعتماد على الطرق التقليدية التى تقوم على التسوية وشق القنوات وانظمة الرى المستديم ، بعد ان ثبت نجاح طرق الرى الحديثة ، سواء الرى بالرش او الرى المحورى او الرى بالتنقيط فى زراعة اشجار الفاكهة والخضروات .

* زراعة الاصناف المبكرة النضج ذات الانتاج الوفير من المحاصيل المختلفة ، حتى يمكن زراعة ثلاثة محاصيل فى السنة فى الحقل الواحد ، وبذلك تزيد المساحة المحصولية الى ١٧ مليون فدان . وبما ان سكان مصر سيحتاجون لحوالى ٢٢ مليون فدان محصولى ، فيجب استصلاح ما لا يقل عن مليونين من الافدنة من الصحارى والاراضى البور المتاخمة للوادى واراضى الواحات حيث تتوفر المياه الجوفية ، بجانب زيادة عائد المحصول الواحد ، وذلك بالزراعة فى المواعيد المناسبة والتسميد الكامل ومقاومة الآفات والحشائش .

* تطوير اساليب الزراعة المصرية تطويرا عصريا على ضوء ما جد من اقبال العمال الزراعيين على الهجرة من القرية ، وعدم كفاية مياه الرى فى بعض المناطق احيانا ، وما طرأ من تدهور الخصوبة فى بعض المناطق بتاثير ارتفاع مستوى الماء الارضى ونقص الغرين الذى كان يحمله ماء النيل ، وكلها امور تستدعى مراجعة شاملة لاساليب الزراعة المصرية بهدف احلال اساليب جديدة تتناسب والواقع المصرى الجديد ، وفى مقدمة هذه الاساليب :

– التوسع فى ادخال الميكنة الزراعية الحديثة المناسبة لظروف الحيازة الزراعية المصرية ، والاستفادة فى هذا المجال بتجارب رائدة فى كثير من دول جنوب شرقى آسيا واختيار أنسبها ، مع الحرص على صيانة وحداتها وترشيد استخدامها .

– الاستخدام الامثل للاسمدة والمخصبات الكيماوية ، سواء الاسمدة العادية او الاسمدة الورقية او المركبات التى تحتوى على اكثر من عنصر من العناصر المغذية الصغرى ، التى يحتاجها النبات لضمان كفاءة امتصاص العناصر المغذية الكبرى . وهذه المركبات هامة لزراعات الفاكهة والخضروات والنباتات المعمرة بشكل عام .

* مراجعة الاولويات الاقتصادية للتركيب المحصولى للدورة الزراعية فى مصر مراجعة تفصيلية ومن منطلقات واقعية وعملية ، تأخذ فى الاعتبار تكاليف الانتاج الزراعى وفقا للظروف الحالية والمزايا الاقتصادية النسبية للحاصلات الزراعية ، والربط بين هذه المزايا على مستوى الاقتصاد القومى وعلى مستوى المنتج الزراعى (الفلاح) بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتى فى بعض المحاصيل التى يمكن فيها ذلك ، كما حدث فى الفول ، بوسائل من اهمها المعالجة السعرية .

ويمكن اتباع نفس الأسلوب بالنسبة للعدس والسمسم ، لتكون من المحاصيل التصديرية التى تسهم فى توفير النقد الاجنبى اللازم لاستيراد السلع او الحاصلات الزراعية الاخرى التى لن يمكن تحقيق الاكتفاء الذاتى منها ، وهو امر توضحه العلاقة بين الارز والقمح مثلا حيث يساوى طن الارز فى السوق العالمى نحو ٢ طن قمح تقريبا .

* التغلب على العقبات التى تواجه مزارع الدواجن والبيض القائمة ، سواء باستمرار توفير الاعلاف ومصادرها او باعفاء بعض مكوناتها من الجمارك او اقامة المجازر ، بما يتيح سرعة توفير النصاب الغذائى من البروتين للمواطنين وكسر حدة ارتفاع اسعار اللحوم الحمراء . على ان يقام ما يستجد من مزارع ومشروعات – فى هذا المجال – فى المناطق الصحراوية القريبة من المدن .

* تكثيف جهود القطاع العام والقوات المسلحة فى اقامة مشروعات الدواجن والبيض ، لما يتسم به دورهما فى هذا المجال من سرعة فى التنفيذ وحجم كبير فى الانتاج ، مما يسهم فى سد الحاجة الى البروتين الحيوانى باسعار مناسبة .

ثانيا : فى مجال السياسات التسويقية :

بالنسبة للتسويق الخارجى (الاستيراد) :

* دراسة الاسواق العالمية دراسة متأنية فى ضوء تحديد الاحتياجات ، وتحديد أنسب فترات العرض وانخفاض السعر الملائم للتعاقد لكسر احتكارات الموردين .

* اللجوء الى التعامل المباشر مع الحكومات او المجالس السلعية فى الدول المصدرة واتحادات المنتجين دون الوسطاء .

* تطوير اجهزة هيئة السلع التموينية وهيئات القطاع العام الاخرى ، بحيث تقوم بالعمليات الاستيرادية مباشرة دون تعدد مراحل التنفيذ الداخلى .

* قصر استيراد هيئة السلع التموينية على السلع التموينية المباشرة دون السلع التى تعتبر مواد خام لصناعات اخرى كالشحوم اللازمة لانتاج الصابون وتركها لغيرها من الجهات المختصة .

× مراجعة نظام الاستيراد بدون تحويل عملة وتقييم آثاره الاقتصادية السلبية والايجابية بهدف ترشيده .

بالنسبة للتسويق المحلى :

* تطبيق نظام العقود طويلة المدى فى تسويق الانتاج المحلى ، وبخاصة فى السلع منذ بداية الانتاج كالطماطم والبصل والثوم ، مع

تحديد اسلوب لتعويض المنتجين فى الظروف غير العادية .

* انشاء شركات متخصصة فى تسويق وتجهيز بل والمشاركة فى انتاج السلع التموينية ، مع توفير مقومات نجاحها ، ومنها :

– ان يكون لها من القوة ما يمكنها من تمويل المنتجين وضمان تسويق انتاجهم .

– ان تقوم بالتعاقد مع المنتجين من القطاعين : العام والخاص مباشرة دون تدخل الوسطاء .

– ان تقوم بانشاء محطات واماكن للفرز والتعبئة والتصنيع ، وأن تتوسع فى منافذ التوزيع .

* الاهتمام بوسائل الحفظ والتخزين ، والتوسع فى اقامة الصوامع والثلاجات بما يكفل تحقيق مخزون استراتيجى ، وبخاصة من السلع التى يتم استيرادها كالقمح والدقيق ، واللحوم والدواجن والاسماك ، تجنبا لأية اختناقات وضمانا لانسياب وتدفق هذه السلع فى الاسواق ، مع العمل على انتشار سلاسل هذه المخازن والصوامع على امتداد الجمهورية ، وفى موانى الاستقبال المختلفة لتخفيف التكدس الذى يحدث فى الموانى الرئيسية ، والحد من الاختناقات التى تحدث فى مرفق النقل .

ثالثا : فى مجال السياسات السعرية :

* النظر فى اعادة تكوين جهاز تخطيط الاسعار لدراسة ما يتعلق بالاسعار ، ومن ذلك :

• دراسة مستويات الأسعار والاجور والعوامل المؤثرة ، والمواءمة مابين الاسعار وعناصر التكاليف والانتاج وكل من السعر الاقتصادى والاجتماعى لمجموعات السلع المختلفة ، والاحتمالات المترتبة على أى قرار سعرى .

– امكان دراسة تثبيت الدعم عند حده الحالى بالنسبة لمجموعة السلع الاساسية ، على ألا يؤثر ذلك فى القاعدة العريضة من الجماهير .

• امكان ربط سياسة تسعير الحاصلات الزراعية التى يتم استيراد جانب منها بالاسعار العالمية ، بما يخدم تحقيق الدورة الزراعية المطلوبة فى مصر ، وبما يؤدى الى تشجيع الانتاج المحلى وتخفيض حجم الاستيراد وخفض التكلفة .

* ربط سياسة عدم اعلان تسعيرة جبرية لبعض الفواكه كالعنب والموالح التى ترتب عليها زيادة كبيرة فى اسعار تداولها بتنظيم غير مباشر من خلال منافذ البيع التابعة للقطاع العام فى الجمعيات الاستهلاكية ، بما يؤدى الى طرح هذه السلع بأسعار مناسبة للحد من الزيادة الكبيرة فى اسعار هذه السلع .

* ان يرتبط تحديد المستويات السعرية للسلعة بمواسم انتاجها . فالبطيخ مثلا ، له مناطق انتاج تختلف فى تواريخ انتاجها ، كذلك الخضروات كالبصل ، والطماطم ، والخيار ، تنتج فى عروات مختلفة ، الامر الذى يجب مراعاته – بجانب حجم انتاج كل منطقة – عند تحديد السعر .

* الاحتفاظ بمخزون كاف من السلع وبدائلها (كالصلصة بالنسبة للطماطم) ليطرح فى الفترات المتصلة بين العروات المختلفة كعامل منظم للاسعار .

رابعا : فى مجال الاستهلاك والارشاد التموينى :

* العمل على ترشيد الاستهلاك ، وتوعية المواطنين وتبصيرهم بظروف الاقتصاد القومى وبحجم التبعات الاقتصادية وبحجم الأعباء الاستيرادية .

* تعزيز اجهزة الارشاد التموينى تعزيزا علميا ومنهجيا ، بما يؤدى الى تعريف المواطنين بالوسائل الصحيحة لاستخدام السلع التموينية والمقادير والاحتياجات الاساسية .

* تطوير وسائل التعبئة والتغليف ، وتوفير السلع الاساسية معبأة فى عبوات صغيرة كلما كان ذلك ممكنا ، بحيث يجد كل فرد وأسرة مايناسب استهلاكه اليومى ، فضلا عما فى ذلك من تسهيل لتداول السلع وتخفيف على منافذ التوزيع .

* قيام الارشاد التموينى بتوضيح البدائل السلعية المختلفة والمصادر التعويضية الغذائية وتبصير المواطنين بها ، وكذلك حث المواطنين على تقليل الفاقد ، او ترشيد استخدام الهالك فى الغذاء فى اغراض اخرى ، لتقليل الفاقد الفعلى على مستوى الاقتصاد القومى .

* تشجيع تكوين اتحادات المستهلكين لتوعية المستهلكين ، وخلق تيار قوى ضد الاتجاهات الضارة فى الاستهلاك ، وتنظيم حملات مقاطعة مستمرة تجاه مفتعلى الازمات ، ونشر الوعى الغذائى ، وتوضيح أهمية البدائل الغذائية المختلفة ، ومقاومة الشائعات التى يطلقها محترفو الازمات .

خامسا : الاهتمام بالاحصاءات وتقدير الاحتياجات والانذار المبكر :

* حيث يقوم العمل على الاستقراء وتحليل الاتجاهات السائدة فى مجال انتاج وتخزين السلع وما ينبغى اتخاذه من قرارات تجاه المؤشرات التى تعكسها هذه التحليلات ، لاهمية ذلك فى رسم سياسة تموينية صحيحة تتجنب الاختناقات وتضيق القجوات ، وذلك بتوفير الامكانات اللازمة فى هذا المجال ، ويمكن الاستفادة من المؤسسات والمنظمات الدولية فى توفير المقومات والاجهزة اللازمة لتطوير هذا المرفق فى وزارة التموين .

سادسا : تطوير منافذ التوزيع :

* ضرورة تطوير منافذ التوزيع القائمة واللجوء الى منافذ البيع المتكاملة (السوبر ماركت) التى يجد فيها المستهلك كل حاجاته ، ولا يضيع وقته سدى وتقل معاناته من خلالها . مع تطوير انظمة البيع بحيث تختفى ظاهرة الطوابير المتعددة ، وتتم فيها المحاسبة النهائية على البوابة او فى نهاية كل قسم بما يكفل تبسيط التعامل .

سابعا : فى مجال اسواق الجملة :

* انشاء سوق داخل القاهرة الكبرى يرتبط بمنطقة من مناطق الانتاج المجاورة ، وكذلك فى المدن الكبرى ، على مساحات مناسبة وخارج الكتل السكنية بالمدن ، وأن تكون هذه الأسواق على ملتقى طرق مناسبة سهلة المداخل والمخارج ، مع توفير التجهيزات المخزنية المناسبة بهذه الاسواق ، وبخاصة موازين البسكول ووحدات التبريد والمخازن المعدة لمختلف انواع الخضر والفاكهة .

* الاهتمام بتوفير اجهزة الرقابة المناسبة على الاسواق وعلى المجازر باعتبارها اسواقا للجملة ولتجار التجزئة والجزارين .

ثامنا : فى مجال مجموعات السلع الغذائية :

القمح :

* الاهتمام بزيادة الناتج القومى من محصول القمح وذلك بالتوسع فى زراعة الاصناف مبكرة النضج غزيرة المحصول مثل صنف ستورك اس ومثل صنف سخا ٨ ، مع الاهتمام بالتسميد والرى ومقاومة الآفات مثل : المن والحشائش التى تشارك القمح فى غذائه وتقلل من إنتاجيته .

* ان تعاود الحكومة شراء الانتاج المحلى من القمح بأسعار مقاربة لتكلفة الوحدة المستوردة منه ، تشجيعا للمنتج ، مع زيادة حوافز التوريد وذلك تلافيا لتوجيه هذا الانتاج الى الاستهلاك الحيوانى .

* توفير الاعلاف المركزة حرصا على توجيه القمح والدقيق والخبز لاغراض الاستهلاك الادمى . مع توجيه بعض الوفر فى واردات القمح الى استيراد الاصناف الخشنة منه والارخص سعرا لاستخدامها علفا ، بديلا للانتاج المحلى من القمح .

* توفير الصوامع والطاقات التخزينية التى تكفل الاحتفاظ بمخزون استراتيجى مناسب يحقق حدا لاستهلاك البلاد لا يتأثر باختناقات الشحن البحرى او تكدس الموانى او اختناقات النقل ، علاوة على وجوب الاحتفاظ بسعات تخزينية مناسبة .

الدقيق :

* زيادة الطاقة الانتاجية للمطاحن ، مع الاهتمام بالمعاملات الخاصة بالقمح والدقيق فيها ، وبخاصة اتمام جميع عمليات الغربلة والتنظيف .

* توفير الفنيين من الطحانين وعمال التشغيل بالمطاحن والذين

تعانى شركات المطاحن من نقص اعدادهم ، مع الاهتمام بعنصر التدريب فى هذا المجال .

* تشديد الرقابة على انتاج المطاحن وضمان مطابقته للمواصفات .

* تدبير السعات التخزينية المناسبه لتخزين الدقيق وتجهيزها تجهيزا عاليا بما يمنع تعرض الدقيق للامطار والاتربة وعدم تاثره بطول فترة التخزين نسبيا .

* الاستمرار فى طرح الدقيق الحر غير المدعم للمخابز التى تنتج الحلوى من العجين والتى تقوم بانتاج الاصناف المتميزة من الخبز .

* التوسع فى تعبئة الدقيق فى عبوات صغيرة سهلة التداول واستمرار توفيرها بالمجمعات ومنافذ التوزيع ، بما يدفع ويشجع على انتاج مصنعات الدقيق فى البيت بدلا من التركيز على المخابز العمومية ، وبخاصة بعد ان وجدت فى الفترة الاخيرة الصوانى الكهربائية الصغيرة التى تمكن ربة البيت من إنتاج الخبز اليومى لاسرتها وغيرها من مصنعات الدقيق .

الذرة :

– بعد أن أثبتت التجارب أنه من الممكن زراعة الأصناف المركبة الممتازة من الذرة مثل : جيزة ٢ او الهجين بيونير فى اوائل مايو مع التسميد الجيد وعدم التوريق او خف النباتات ، مما يزيد محصول الفدان من ٨ – ١٠ أردب الى ٢٠ – ٣٠ أردب ، فانه يقترح :

* تخصيص ما يتراوح بين ٨ – ١٠ ٪ من مساحة الارض المزروعة بالذره لتزرع بنبات هجين (سورجان مثلا) يصلح للعلف ويؤخذ منه ٣ – ٤ حشات فى الموسم الواحد ، على ان توجه الزيادة فى الانتاج لصناعة علف الدواجن والحيوان ، بدلا من استيراد حوالى ١,٥ مليون طن لهذا الغرض .

* العمل على ان تتضمن اتفاقات التكامل مشروعات تهدف الى التوسع فى زراعة الذرة الرفيعة فى السودان ، حيث تزرع على الامطار وتغل غلة اقتصادية . على ان يستخدم المحصول الناتج فى صناعة اعلاف الماشية والدواجن ، وهو امر يؤدى الى وجود فائض فى الذرة الشامى ، يمكن ان يخلط مع دقيق القمح بنسبة ٢٥ ٪ لإنتاج خبز ثبتت صلاحيته للاستهلاك الآدمى .

* تشجيع صناعة الأعلاف من المنتجات الثانوية للمحاصيل ومخلفات التصنيع بما يتيح امكان رفع الدعم عن الذرة المستخدمة كعلف للحيوان ، خاصة وان الانتاج الحيوانى نشاط استثمارى ، يجب ألا تستمر ممارسته عن طريق دعم موارده .

* استخدام الوسائل الحديثة فى تقشير حبوب الذرة الرفيعة قبل طحنها .

الأرز :

* الاستمرار فى احلال الأرز الممتاز المعبأ (سعر ١٤ قرشا للكجم) محل الأرز المخصوص المربوط على البطاقات وفى اطار الحصص ليشمل باقى المحافظات التى لم تطبق هذا النظام حتى الآن ، لخفض دعم الأرز الذى يتزايد عاما بعد عام ، ولترشيد الاستهلاك .

* الاهتمام بالاصناف الجديدة المبشرة ، وبخاصة الصنف « ريهو » الذى يشبه الاصناف العادية التى تزرع حاليا ، ويتماثل معها فى الطعم وفى مواصفات الطهى ، الامر الذى لن يؤثر على تذوق المستهلكين والذى تزيد انتاجية الفدان منه زيادة كبيرة عن الاصناف العادية ، بجانب زيادة معدلات تصافيه عن الاصناف الفلبينية وعن الاصناف العادية .

– الاهتمام بالصادرات الى المنطقة العربية حيث تحقق فيها مصر ميزة نسبية تزيد على ٥٠ دولار تقريبا فى سعر الطن عن السوق العالمى .

* طرح رتب من الارز غير المدعم واطلاق تداولها للافراد ، تخفيفا للطلب على الارز المدعم ، وتلبية للطلب على هذه السلعة .

الفول :

* استمرار المراجعة السعرية للفول المسوق تعاونيا ، بما يكفل استمرار اقبال المنتجين على زراعته .

* العمل على استمرار تحسين اصناف الفول المزروعة ورفع انتاجيتها .

* التوسع فى طرح الفول المعبأ فى عبوات صغيرة بالمجمعات بأسعار غير مدعمة ، علاوة على ما يوزع استرشادا بالبطاقة .

* الاهتمام بالمجاريش ورفع كفاءتها وتصنيف انتاجها بحيث يمكن انتاج الفول المقشور والفول المدشوش (المنفصل الفلقتين) ، وانتاج مساحيق الفول لخلطات الطعمية والبصارة ، واستخدام القشر فى تغذية الماشية .

العدس :

* تحريك مواقع انتاج العدس - ما دام يزرع مستقاويا - الى الوجه البحرى بما يكفل التوسع فى زراعته ، وبخاصة بعد ان ثبت نجاحه وارتفاع انتاجيته فيه .

* المراجعة السعرية السنوية لمحصول العدس المسوق تعاونيا ، بما يكفل توفير المساحة المناسبة لزراعته وانتاجه .

* الاهتمام بمجاريش العدس تحسينا لمواصفات المطروح منه فى الاسواق ، ورفعا لمعدلات التصافى ، واستخداما لمشتقات انتاجه .

* انتاج مسحوق العدس للشوربة واضافة نكهات اللحوم او الدواجن اليها وطرحها بأسعار مناسبة .

- الى ان يتحقق الاكتفاء الذاتى من العدس ، يستورد العدس بدون جرش ، على ان يجرش محليا للاستفادة بمشتقاته ولخفض تكلفة استيراده .

الخضر :

* نشر الوسائل والاساليب الحديثة فى انتاج الخضر ، والتوسع فى اختيار الهجن والاصناف غزيرة المحصول مبكرة النضج والمقاومة للامراض والآفات .

* ربط التوسع فى انتاج الخضر بالاساليب الحديثة ، بمراكز التجميع والتسويق والنقل المجهز اللازم لنقل هذه الاصناف سريعة التلف وحتى لا يتكرر ما حدث فى العام الماضى بالنسبة للطماطم ، اذ زرعت الاصناف العالية الانتاج فى بعض المناطق - وفى بعض المساحات بالطرق الحديثة - مما ادى الى زيادة كبيرة فى انتاجيتها مع تعذر تسويقها ، وهو أمر ترتب عليه تلف واعدام كميات كبيرة منها ، ولم تتمكن شركات الصناعات الغذائية من استخدام هذا الانتاج الرخيص فى تصنيع الصلصة .

* التوسع فى ربط الصناعات الزراعية على المستوى المزرعى مما يتيح افضل سبل استخدام وتصنيع الخضر ، حيث يتم تدريجها وتخصيص الرتب العالية للتصدير ، وطرح الرتب المتوسطة طازجة للاستهلاك ، واستخدام الرتب الاقل فورا فى عمليات التصنيع والحفظ ، مع انتاج الوحدات الصغيرة الملائمة لمستويات الانتاج الزراعى فى مصر .

* تشجيع التعاونيات ، وكذلك تكوين اتحادات المنتجين المتخصصة فى مثل هذه الامور .

* ربط الشركات التموينية الموزعة باتحادات المنتجين وتعاونياتهم وبالشركات الزراعية المنتجة ، كسرا لحلقات التداول الكثيرة .

* تشديد الرقابة على اسواق الجملة ، ونشر سلسلة هذه الاسواق على منافذ المدن ، بدلا من تركيزها فى مكان واحد وتجهيزها بالمخازن المبردة والتجهيزات اللازمة للتخزين البسيط بها .

* اهتمام الشركات الزراعية باقامة المزارع الحديثة وبيوت البلاستيك بهدف انتاج الخضر فى الفواصل الموسمية التى يقل فيها المعروض بين العروات ، وللاستفادة من المزايا التصديرية التى تتيحها مثل هذه المزارع .

* قيام الشركات التموينية المتخصصة فى مجال التوزيع - بالعناية باقسام الخضر فى المجمعات والسوبر ماركت التى يجب ان تتوسع فى اقامتها ، وان يتم تجهيز هذه الاقسام تجهيزا مناسبا . كما يجب ان يشمل هذا النشاط فى الشركات التموينية تعبئة الخضر فى عبوات

مناسبة نصف او واحد كجم ، وتداول الخضر المنظفة والمجهزة تسهيلا على ربة البيت ، وكذلك طرح الخضر المجمدة فى غير مواسم انتاجها .

الفاكهة:

* التوسع فى زراعة وانتاج أصناف الفاكهة بكافة مناطق الاستصلاح . ويشكل الساحل الشمالى الغربى ومديرية التحرير وسيناء مجالات فسيحة للتوسع فى زراعة اشجار الفاكهة وفى زيادة انتاجها ، مع الخروج من اطار النمط التقليدى للاستصلاح والاستزراع ، واتباع الوسائل الحديثة للرى ، ويساعد على ذلك ان هناك شركات متخصصة فى انتاج هذه الوسائل بتكلفة مناسبة .

* الاستمرار فى موالاة تحسين اصناف الفاكهة وانتخاب الاصناف عالية الانتاجية المقاومة للآفات ، ومتابعة التطور العلمى الكبير بالنسبة لاكثر الأصناف باستخدام مزارع الانسجة للخلايا المرستيمية وتطبيقات الهندسة الوراثية .

* الاهتمام بالمشاتل الخاصة بانتاج شتلات الفاكهة ، وامداد هذه المشاتل بعيون الطعم والعقلة من الامهات المختبرة الخالية من الآفات الفطرية والمطابقة للمواصفات ، ومراقبة انتاجها . فالاستثمار فى زراعة اشجار الفاكهة استثمار طويل المدى ولا تظهر نتائجه الا بعد عدة سنوات ، وبالتالى يجب تركيز الاهتمام على نقطة البداية .

* استخدام اساليب التغذية الورقية بمجموعات المغذيات الصغرى والعناصر النادرة ، لما يتيحه ذلك من كفاءة الاستفادة من الاسمدة الازوتية والفوسفورية وباقى مجموعة العناصر المغذية الكبرى ، وبالتالى زيادة الانتاج .

* تطبيق الأساليب العلمية فى جمع وقطف الثمار وتحديد مواعيد قطفها ، وبخاصة الكمثرى والتفاح ، حفاظا على المجموعات الزهرية ، واستمرار كفاءة اشجارها فى معدلات الاثمار .

* توفير وسائل التدريج والتعبئة والتغليف وتجهيزات النقل المناسبة وفقا لاحتياجات الاسواق ، وان يلحق بوحدات التعبئة والتدريج صناعات العصير والمربات والحفظ فى تكامل تسويقى وتصنيعى .

* الربط بين جهات الانتاج ومنافذ التوزيع ربطا مباشرا تجنبا لتعدد حلقات التسويق والسمسرة ، وخاصة بين جهات القطاع العام .

* الاهتمام بتعاونيات واتحادات المنتجين ، لما تحققه من نشر للمفاهيم الصحيحة للانتاج والتسويق .

* رسم السياسة السعرية على اسس واقعية من حيث دراسة تطور تكاليف وتحقيق العائد المناسب ، على ان تبقى منافذ توزيع القطاع العام عاملا منظما لتيار الاسعار فى المجتمع .

اللحوم :

* ضرورة الاهتمام بزيادة اعداد الماشية الموجهة الى التسمين ، وذلك باتخاذ الاجراءات التالية :

- استيراد الابقار العشار ذات الغرض المزدوج : انتاج اللحم والالبان ، وقد اثبتت سلالات منها كفاءتها فى هذا المجال واقبل المواطنون على شرائها .

- ادخال السلالات العالية الانتاج مباشرة ، دون صرف الجهود الى رفع نسبة الدماء الفريزيان فى الابقار المصرية ، بعد ان اثبتت سلالات منها كفاءتها العملية فى التربية ، فى ظل ظروف البيئة المصرية .

- منع ذبح البتلو وتغذيتها وتسمينها حتى تصل الى الاوزان التى تحقق انتاجا من اللحوم يوازى خمسة امثال الناتج عند ذبحها صغيرة ، مع تشجيع الفلاحين على تربيتها بتيسير القروض لهم ، على ان تسدد من ثمنها .

- معالجة ظاهرة العقم فى الجاموس المصرى ورفع كفاءته التناسلية ، واستخدام وتعميم وسائل التلقيح الصناعى .

- توفير الرعاية البيطرية الكاملة للثروة الحيوانية بوسائل منها : التطعيم الوقائى الدورى والحماية البيطرية فى المحاجر الصحية البيطرية، لمنع دخول أوبئة للبلاد ، وفحص الحيوانات الحية المستوردة بكل دقة قبل دخولها البلاد .

* التوسع فى مشروعات الانتاج الحيوانى فى الاراضى الجديدة المستصلحة لتحقيق المنفعة المتبادلة بين شقى التنمية الزراعية : الانتاج النباتى والانتاج الحيوانى . فالاراضى الجديدة بحاجة الى زراعة البرسيم – وبخاصة البرسيم الحجازى – بها لتثبيتها ، والماشية تتغذى عليها ، والمادة العضوية تؤدى الى سرعة وصول الاراضى المستزرعة الى الحدية الانتاجية .

* الاهتمام بصناعة تربية الماشية ، والاستفادة مما يضيفه العلم من اضافات جديدة فى هذا المجال ، لرفع كفاءة انتاج الماشية من اللحوم .

* ضرورة توفير الاعلاف باعتبارها العنصر الرئيسى فى تربية الماشية والدواجن .

* التوسع فى اسلوب تعاقد وحدات وزارة التموين المتخصصة ، بالتعاون مع اجهزة وزارة الزراعة بالمحافظات على استلام كامل انتاج مربى ماشية التسمين ، مع توفير الحصص المناسبة من الاعلاف للمربين المتعاقدين ، بشرط ان يكون تسليم الاعلاف مرتبطا بتسليم العجول المسمنة .

* الاهتمام باقامة المجازر المتطورة للاستفادة من كافة مخلفات ونواتج الذبح ، وتنظيم التداول فى هذه المجازر والرقابة عليها .

* الاهتمام بعمليات تجهيز وتشفية اللحوم وتدريجها وتعبئتها فى عبوات مناسبة لكل نوعية منها ، وعرضها بمنافذ التوزيع فى ثلاجات للعرض بالاسعار المناسبة لكل قطعة .

* التوسع فى انتاج اللحوم المصنعة ، وبخاصة المخلوطة بالفول الصويا ، مما يزيد فى حجم انتاج اللحوم ويخفف الطلب على اللحوم الحمراء الصافية .

* سد معدلات النقص فى اللحوم الحمراء حاليا عن طريق الاستيراد ، سواء الماشية الحية او اللحوم . وعند استيراد اللحوم يفضل المشفاة حتى يسهل اعادة تقطيعها وتعبئتها وتوزيعها معباة .

الألبان :

* احلال سلالات الابقار ذات الغرض المزدوج : انتاج اللحوم وانتاج الالبان ، التى يصل انتاج البقرة الواحدة منها إلى نحو ٥٠٠٠ لتر او نحو ٥ طن ، فى حين ان اعلى معدلات الادرار فى الجاموس المصرى لا تصل الى ربع هذا الرقم ، وقد اثبتت سلالات منها تفوقا فى هـذا المجـال .

* رفع معدلات ادرار الجاموس المصرى وزيادة كفاءته التحويلية ، نظرا لارتباط الفلاح المصرى بتربية الجاموس لهذا الغرض .

* التوسع فى انتاج الاعلاف الخضراء على مدار العام ، بدلا من الاسراف حاليا فى استخدام البرسيم الاخضر . وقد اثبت نبات علف الفيل كفاءة كبيرة فى هذا المجال .

* ارشاد الفلاحين الى استخدام بدائل اللبن فى ارضاع البتلو توفيرا لفترة ادرار لا تقل عن شهر بالنسبة لكل ماشية ولود .

الدواجن :

– ضرورة قيام شركة الدواجن وغيرها من الشركات التى يجب ان تقوم فيها وزارة الزراعة بالتوسع فى انتاج الكتاكيت اللازمة للتوسع الانتاجى فى مجال الدواجن ، وان تكون من السلالات العالية ذات الكفاءة التحويلية المرتفعة والمقاومة لبعض الامراض المحلية .

* تقديم التسهيلات اللازمة لتشجيع الفلاحين على العودة الى تربية الدواجن فى بيوتهم ، بتوفير البطاريات الصغيرة التى يمكن وضعها فى احدى غرف المنزل وذلك بالتوسع فى انتاجها بأحد المصانع الحربية ، وخاصة تلك التى تتسع لخمسين فرخة بياضة على الاقل . حتى وان ادى الامر الى توزيعها بأسعار مدعمة وان يتم سداد ثمنها من عائد الانتاج . وعلى أن تقوم بنوك التنمية الزراعية بدور ملموس فى هذا الصدد .

* عدم قصر الاهتمام على تربية الدواجن ، وتوجيهه ليشمل الارانب والبط والدجاج الرومى ، مع توفير السلالات المناسبة من كل نوع ، والوسائل الحديثة لتربيتها كبطاريات تربية الارانب ، وان يسرى عليها ما يسرى على بطاريات الدجاج البياض ، والتوسع فى تربية البط قرب المجارى المائية والتعايش المزدوج للبط مع مزارع الاسماك .

* توفير الاعلاف والمركزات الخاصة بتربية الدواجن وتوفيرها على

مدى عروات الانتاج المختلفة ، وفقا لنوع التربية ، حيث تختلف عليقة البياض عن عليقة التسمين .

* توفير الامصال ووسائل الوقاية والعلاج لامراض الدواجن المتوطنة وتوفيرها بالوحدات الزراعية بالريف .

* التوسع فى اقامة المجازر والثلاجات الحديثة اللازمة لاستقبال الانتاج وتجهيزه فى مواقعه ، بما يكفل الاستفادة من كافة مخلفات الذبح ، وعدم التعرض لضغوط تجار الجملة .

* التوسع فى نظام تعاقد شركات القطاع العام مع منتجى الدواجن لتخليصهم من ضغوط تجار الجملة ، وضمان استمرار الانتاج على مدى العروات المختلفة طوال العام ، وتجنب الاختناقات او توقف الانتاج .

البيض :

* نشر وتوفير السلالات البياضة واحلالها محل السلالات المحلية التى لا يصل انتاجها من البيض الى نصف انتـاج السـلالات المستوردة .

* توفير بطاريات الدجاج البياض والتى تتسع لنحو خمسين دجاجة بياضة ، وتشجيع الفلاحين على اقتنائها وتوزيعها باسعار مدعمة ، وسداد ثمنها على اقساط تسدد من عائد انتاجها .

* تشجيع مزارع انتاج البيض على مستوى المشروعات الكبيرة ، فهى علاوة على انتاج البيض تنتج اللحوم من الامهات التى يتم ابدالها تدريجيا فى دورة انتاجية مستمرة .

– توفير محطات جمع وتدريج البيض وتعبئته وحفظه ونقله الى منافذ التوزيع .

الاسمـاك :

* الاهتمام بتربية الاسماك بالنيل والبحيرات الداخلية ، وذلك عن طريق توفير زريعة من الاسماك المحلية وجلب زريعة من الاسماك المستوردة الجيدة .

* الاهتمام ببحيرة السد العالى التى تبلغ مساحتها مليون فدان ، واستجلاب زريعة مناسبة للنمو فى اعماق البحيرة ، مما يمكن من التوسع الرأسى فى استغلال البحيرة ، مع الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة باستخدام وسائل الصيد الحديثة .

* تطوير اساليب الصيد بصفة عامة .

* الاستفادة بالخبرة الاجنبية المتخصصة فى مجال الصيد ، بتشجيعها على الدخول فى هذا المجال فى اطار شركات مشتركة تتمتع بالمزايا الممنوحة لرأس المال العربى والاجنبى ، وتقوم بالصيد فى اعالى البحار ، علاوة على استغلال الشواطىء المصرية وفق ضوابط معينة منها ضمان حد أدنى من كميات الاسماك سنويا .

* الاهتمام بانشاء المزارع السمكية فى الاراضى البور ومزارع الارز والمصارف ، وتشجيع القطاع الخاص والفلاحين على خوض ذلك المجال بما يعمل على توفير الاسماك بمختلف انحاء البلاد .

* الاهتمام بتصنيع حصيلة الصيد وتعبئتها ، والاستفادة بالمخلفات فى انتاج علف الدواجن .

السكر :

* الارتفاع بكفاءة مصانع سكر القصب القائمة حاليا .

* التوسع فى انتاج البنجر ، وتشجيع دخول شركات الاستثمار فى هذا المجال .

* انتاج المركزات السكرية من الذرة بالتحليل المائى لنشا الذرة .

* مواجهة التزايد فى استهلاك السكر ، وذلك بوسائل منها :

– ترشيد الاستهلاك فى هذا المجال .

– اطلاق حرية تداول السكر بسعر غير مدعم لما زاد عن المقرر التموينى للفرد .

الزيت :

* التوسع فى زراعة المحاصيل الزيتية مثل : فول الصويا والسمسم وعباد الشمس صيفا ومحاصيل القرطم والروب شتاء ، على ضوء ما تقوم به اكاديمية البحث بالاشتراك مع الجامعات ووزارة الزراعة من دراسة غلة هذه الاصناف من الزيت لاختيار انسبها للدورة الزراعية الحـاليــة .

تطور أنماط الاستهلاك الغذائى والآثار الاقتصادية لتعديل الاستهلاك

تتمثل اهم مظاهر المشكلة الغذائية بمصر فى ازدياد قصور الانتاج المحلى من الغذاء عن تلبية الاحتياجات المطردة منه ، وبخاصة فى خلال العقد الأخير . ففى خلال عشرين عاما (١٩٦٠ - ١٩٨٠) زاد مقدار الفجوة الغذائية فى السنوات العشر الاولى من نحو ١٥٠ الى حوالى ١٨٤ مليون دولار ، ثم تزايد فى العقد الثانى حتى ١٩٨٠ الى نحو ١,٩ بليون دولار ، أى الى ما يزيد على عشرة اضعاف ما كانت عليه هذه الفجوة فى عام ١٩٧٠ ، وبذلك وصلت قيمة الدعم الغذائى الى نحو بليونى جنيه .

تطور الانفاق الغذائى :

تتعدى نسبة المنفق على الغذاء ٦٠ ٪ من الانفاق الكلى للاسرة فى المتوسط ، بل تصل الى نحو ٩٠ ٪ بالنسبة للأسرة محدودة الدخل ، وذلك بسبب زيادة الاعتماد على الاستيراد بالاسعار المرتفعة للغذاء . وتمثل تلك النسبة نحو ثلاثة امثالها فى الولايات المتحدة الامريكية وضعف النسبة فى المملكة المتحدة ، مما يعنى اضطرار المستهلك المصرى الى توجيه جزء كبير من دخله لاستيفاء احتياجاته الغذائية مضحيا بامكانية اشباع الاحتياجات الاخرى ، تلك التى يتقرر بدرجة اشباعها مستوى رفاهية الفرد والمجتمع .

وبالرغم من توجيه معظم الدعم السعرى للغذاء الى الحبوب ومنتجاتها ، فان نسبة الانفاق على مجموعة الحبوب والنشويات الى جملة الانفاق الغذائى تعدت ٣٠ ٪ فى المناطق الريفية ، وان انخفضت الى نحو ٢٠ ٪ فى الحضر . ويلاحظ نتيجة اطراد زيادة اسعار اللحوم توالى ارتفاع نسبة الانفاق عليها لتنافس الحبوب وتتعدى ربع الانفاق الغذائى فى كل من الحضر والريف فى ١٩٧٤ ثم نصفه فى (١٩٨٢/٨١)

تطور أنماط الاستهلاك الغذائى :

تطور نمط الاستهلاك الغذائى فى مصر على النحو التالى :

× مازال الغذاء المصرى يعانى عدم التوازن ، وذلك بسبب الزيادة المستمرة فى استهلاك اطعمة الطاقة (خاصة الحبوب) والاسراف فيها، مع ثبات نسبى فى استهلاك البقوليات ، وتزايد غاية فى البطء فى استهلاك اطعمة البروتين الحيوانى ، وذلك رغم بعض التحسن الواضح فى استهلاك الخضر والفاكهة والزيت والدهون النباتية .

× زاد متوسط الفرد من الحبوب فى الحضر للفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ١٩٨١) من حوالى ١٧٧,٥ الى ٢٤٧ كجم / سنة بنسبة زيادة بلغت نحو ٣٩ ٪ ، وكذلك زاد متوسط نصيب الفرد فى الريف من نحو ٢٢٢,٤ الى حوالى ٣٠٤ كجم / سنة فى نفس الفترة ، بزيادة تربو على الثلث .

× زاد نصيب الفرد من القمح - وهو يمثل نحو ثلاثة ارباع جملة المستهلك من الحبوب - من نحو ١١٣ كجم / سنة كمتوسط للحضر والريف فى ٥٨ / ١٩٥٩ ، الى اكثر من ١٩٠ كجم / سنة فى ١٩٨١ ، اى زاد بنسبة بلغت نحو ٧٧ ٪ فى عشرين عاما .

× اتسم استهلاك الذرة فى الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ - ٧٤ / ١٩٧٥) بتوالى انخفاض نصيب الفرد بسبب البرامج المشجعة لاحلال استهلاك القمح محل الذرة ، لمقاومة انتشار مرض البلاجرا ، فانخفض نصيب الفرد فى الحضر من نحو ١٧,٨ الى ٧,٦ كجم / سنة ، وفى الريف من حوالى ١١٠,٥ الى ٥٦,٦ كجم / سنة ، ولكن التقديرات المتبناة فى

الموازين الغذائية فى السنوات الاخيرة وصلت بمتوسط الاستهلاك البشرى للفرد الى ٩٠ كجم / سنة .

× تعدى متوسط نصيب الفرد من الارز الثلاثين كيلو جراما فى السنة فى السبعينات ، بل تجاوز الخمسين كيلو جراما فى مناطق زراعته فى شمالى ووسط الدلتا .

× تضاعف متوسط نصيب الفرد من البطاطس – المحصول النشوى الرئيسى – فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ١٩٨٢) من نحو ٨,٣ الى ١٨,٤ كجم / سنة .

× اتسم تطور متوسط نصيب الفرد من البقوليات المتكاملة مع الحبوب فى تعويض نقص نصيب الفرد من البروتين الحيوانى بالثبات النسبى فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) حول ٦ كجم / سنة ، وفى السنوات التى زاد فيها نصيب الفرد من الفول انخفض نصيبه من العدس ، الا ان نصيب الفرد من الفول زاد فى الاعوام الاخيرة الى اربعة امثال ما كان عليه فى منتصف السبعينات ، بل تعدى عشرة كيلو جرامات فى السنة . وعلى العكس من ذلك ، انخفض نصيب الفرد من العدس الى نحو ١,٢ كجم / سنة فى عام ١٩٨٠ ، وهو ما يمثل نحو ٤٢ ٪ من مستواه فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

× اتسم تطور نصيب الفرد من استهلاك مجموعة اللحوم والاسماك والبيض فى الحضر والريف على الترتيب بالثبات النسبى تقريبا فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) حول ١٠ ، ٦,٥ كجم / سنة للحوم الحمراء ، ٣,٣ ، ٢,٥ كجم / سنة للدواجن ، ٦,٣ ، ٣,٣ كجم / سنة للاسماك .

وقد لوحظ بعض النمو البطىء فى استهلاك الريف من الدواجن والاسماك فى خلال تلك الفترة ، وفى عامى ٨٠ / ٨١ – ٨١ / ٨٢ ، زاد نصيب الفرد من اللحوم الحمراء بنحو ٤٦ ٪ فبلغ حوالى ١٢ كجم / سنة ، مع بعض الزيادة فى استهلاك الدواجن والاسماك فى الريف بالذات . ولم تلاحظ زيادة فى نصيب الفرد فى الحضر من البيض فى خلال تلك الفترة عما كان عليه فى الفترة (٥٨/١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) ، بينما تزايد نصيب الفرد فى الريف من حوالى نصف مثيله فى الحضر (٠,٨٠ كجم / سنة تقريبا) الى نفس مستواه فى ٧٤ / ١٩٧٥ . وفى العامين المشار اليهما زاد كذلك متوسط نصيب الفرد على مستوى الجمهورية الى نحو ٢,٣ كجم / سنة .

× فيما يخص استهلاك المصدر الآخر للبروتين الحيوانى ، وهو الالبان ومنتجاتها ، فقد اتسم بنفس سمة المصادر الاخرى من حيث الثبات النسبى فى الفترة قبل الانفتاح حول الخمسين كيلو جراما فى السنة للفرد ، ثم زادت الكمية فى العامين الاخيرين لتقترب من السبعين كيلو جراما .

وقد لوحظ تناقص استهلاك الزبد والسمن لاستبدال الزيوت والدهون بهذين الصنفين ، مع تزايد استهلاك بعض انواع الجبن بما عمل على توازن تلك المنتجات مع بعض التقلبات السنوية .

× ازداد متوسط نصيب الفرد من كل من الخضر والفاكهة فى خلال الفترة ٦٤ / ٦٥ – ١٩٨١ بنحو ٥٢ – ٥٤ ٪ ، فارتفع هذا المتوسط بالنسبة للخضر من نحو ٨٥,٥ الى ١٣٢ كجم / سنة ، وبالنسبة للفاكهة من حوالى ٢٦,٥ الى ٤٠,٣ كجم / سنة . وقد خصت معظم الزيادة استهلاك الطماطم والبصل فى الخضر ، والموالح والبلح فى الفاكهة .

× تبين ثبات متوسط نصيب الفرد من السكر بين ١٠ – ١٣ كجم / سنة فى خلال الفترة السابقة على حرب اكتوبر ١٩٧٣ ، ثم تضاعف الاستهلاك بعد ذلك ليصل نصيب الفرد الى اكثر من الضعف فى خلال العامين الاخيرين .

× بينما اتسم تطور نصيب الفرد من الدهون والزيوت النباتية فى الحضر بالتزايد البطىء ، فقد اختلف الامر فى الريف بزيادة نصيب الفرد من حوالى ٢,٨ الى ٧,٨ كجم / سنة فى خلال الفترة (٥٨ / ١٩٥٩ – ٧٤ / ١٩٧٥) بسبب احلالها بدلا من السمن والزبد البلدى ، ثم بدأ بعد ذلك التزايد السريع فى القطاعين ، ليصل نصيب الفرد على

مستوى الجمهورية الى نحو ١٠,٤ كجم / سنة فى ٨١ / ١٩٨٢ ، تمثل نحو ١٣٥ ٪ مما كان فى عام ١٩٧٤ .

× هناك مزيد من التحسن فى استهلاك الخضر والفاكهة ، مع بعض الزيادة البسيطة غير الطموحة فى استهلاك مصادر البروتين الحيوانى .

× تبنت الخطة الخمسية (٨٢ / ١٩٨٣ - ٨٦ / ١٩٨٧) نفس المستويات المحققة فى سنة الاساس ٨١ / ١٩٨٢ ، والمبالغ فيها بالنسبة للحبوب ، بل زادت عنها قليلا بالنسبة للأرز خاصة .

أسباب تطورات الاستهلاك الغذائى :

ساهمت عدة عوامل فى تحقيق الاتجاهات الاخيرة لتطور متوسط نصيب الفرد من السلع الغذائية المختلفة ، أثر بعضها على الاستهلاك البشرى الفعلى ، وأدى البعض الآخر الى عدم دقة تقديره بسبب عدم المتابعة الدقيقة لتغيرات الاستخدامات البديلة او الفاقد .

ومن اهم تلك العوامل ما يلى :

- الارتفاع العام فى مستوى الدخول ، مع زيادة نسبية اعلى لدخول الفئات ذات الميل الحدى العالى للاستهلاك (اى الذين يوجهون غالبية زيادة دخولهم الى الاستهلاك) ، مثل العمال الزراعيين والعمال المهرة والحرفيين والتجار . وقد تبين ارتفاع متوسط الدخل الفردى لهذه الفئات فى خلال الفترة (٧٢ - ١٩٨١) الى نحو اربعة امثاله ، بل انه بأخذ الارتفاع فى نفقات المعيشة فى الاعتبار ، فقد تضاعف متوسط الدخل الفردى الحقيقى فى خلال تلك الفترة التى لا تزيد على تسع سنوات .

- ازدياد حجم الواردات الغذائية وانكماش صادراتها بمعدلات متزايدة بسبب الاتجاه بالتعامل نحو الكتلة الغربية ، الامر الذى اتاح زيادة عرض السلع الغذائية فى الاسواق المحلية ، مصحوبة بدعاية واعلان مركز ، شجع على زيادة الاستهلاك وتقوية الميل اليه . ويكفى للدلالة على ذلك ، أنه فى خلال الفترة (٧٣ - ١٩٨٢) زادت واردات القمح اكثر من ثلاث مرات ، والذرة والبقول ٢٢ مرة ، واللحوم ١٩ مرة ، والدواجن ٢٩ مرة ، والالبان ٤٨ مرة ، وتحول فائض التجارة فى السكر الى عجز قدره ثلاثة ارباع المليون طن . وفى نفس الوقت انكمشت صادرات البصل والارز والموالح الى ١٨ ٪ و ٦٠ ٪ و ٥٠ ٪ على الترتيب .

- أدى دعم أسعار السلع الغذائية - مع عوامل أخرى - إلى الاسراف فى استهلاكها أو فى شرائها بمعنى ادق . وأهم أثر للدعم هو توجيه بعض كميات الحبوب نحو استخدامات لم تدعم الاسعار من اجلها ، مثل : استخدام القمح ودقيقه وجزء من انتاج الارز فى تغذية الحيوان المزرعى ، بسبب ارتفاع اسعار الاعلاف ، وكذلك ادى الى زيادة استهلاك سكان الريف للدقيق المدعوم والزيوت النباتية والاسماك المثلجة والدواجن المستوردة ، كما ساهم دعم الخبز مع انخفاض جودته ووزنه فى الحضر ، والاضطرار فى كثير من الاحيان عند شرائه الى الوقوف فى الطوابير لنقص منافذ التوزيع - الى مبالغة كثير من المستهلكين فى مشترياتهم منه .

- كان لزيادة اتصال اهل الريف بالمناطق الحضرية بعض الاثر فى زيادة استهلاكهم تقليدا للانماط الحضرية ، وقد ساعد على ذلك زيادة دخولهم اللامزرعية وامتداد انشاء المتاجر والمجمعات الاستهلاكية الى الريف .

- أدت زيادة الفاقد من السلع الغذائية بسبب سوء التجهيز ، وانخفاض الكفاءة التسويقية ، الى زيادة الكميات الموجهة للاستهلاك بسبب الفاقد فى جزء ملموس منها . واذا كانت التقديرات المتبناة لحجم هذا الفاقد بالغت فى الانخفاض ، فقد بولغ فى حجم الاحتياجات الفعلية للسكان ، والتى اعتمد عليها فى وضع الخطط المستقبلية للاستهلاك والدعم .

النواحى الصحية لأنماط الاستهلاك الغذائى السائدة :

تضمنت انماط الاستهلاك الغذائى السائدة فى المجتمع المصرى ما يؤثر على الناحية الصحية للمواطن المصرى . فعلى ضوء الاحصاءات

المتاحة والتقديرات المتبناة فى الموازين الغذائية فى السنوات الاخيرة – التى سيتناولها المجلس فى الدورة القادمة بمزيد من الدراسة – تبين ما يلى :

• ارتفاع متوسط نصيب الفرد من السعرات والبروتين الكلى كثيرا عن الاحتياجات ، بل وعن مثيله فى بعض الدول المتقدمة . وقد نتج ذلك عن : ارتفاع استهلاك الحبوب حتى وصل متوسط نصيب الفرد من القمح الى نحو ثلاثة امثال متوسط نصيب المستهلك فى الولايات المتحدة الامريكية ، والى ضعف متوسط نصيب المستهلك الانجليزى . وكذلك زاد نصيب المستهلك المصرى من الارز والذرة الى نحو عشرة امثال نصيب المستهلك الامريكى .

• انخفاض نصيب الفرد من البروتين الحيوانى الى اقل من نصف المستويات اللازمة ، فقد انخفض نصيبه من اللحوم والبيض الى نحو ١٠ ٪ من المستوى الفرنسى او الالمانى الغربى فى هذا المجال ، والى نحو ٨ ٪ من المستوى الامريكى ، وهو امر كان له تأثيره السلبى على نصيب الفرد من الحديد ذى النسبة العالية من الامتصاص ، ومن الثيامين وهو احد مركبات فيتامين (ب) .

• بالنسبة للزيادة فى استهلاك السكر ، وان كانت من سمات الدول المتقدمة ، الا ان نمط استهلاكه يختلف فى مصر ، ومن ثم فان تلك الزيادة غير مبررة صحيا او اجتماعيا او اقتصاديا .

• من جهة اخرى ، فان الزيادات المستهدفة فى استهلاك البقوليات والخضر والفاكهة ذات آثار ايجابية فى تعديل مسار انماط الاستهلاك الغذائى الى الطريق الافضل صحيا .

التقييم الاقتصادى لأنماط الاستهلاك ومقترحات التعديل :

يمكن تقييم انماط واستهلاك المواطن المصرى اقتصاديا لوضع مقترحات لتعديل هذه الانماط وذلك على النحو التالى :

• مما سبق يتضح أثر تطور مستويات الاستهلاك الغذائى على زيادة الدعم الغذائى من نحو ٩ مليون جنيه فى عام ١٩٦٠ الى نحو بليونى جنيه فى ٨١ / ١٩٨٢ ، وارتفاع العجز التجارى الغذائى الى مثل هذا الرقم بالعملات الصعبة ، مع توقع تضاعفه فى ٨٦ / ١٩٨٧ برغم استهداف الخطة الخمسية وقف نمو الفجوة الغذائية لتبلغ نحو ٢,٦ بليون جنيه فى السنة النهائية للخطة ، عن طريق زيادة الانتاج المحلى .

• اهتمت الدراسة بالجانب الآخر ، وهو الطلب على الغذاء نفسه ومحاولة تعديله ، مساهمة فى تحقيق اهداف الخطة . وقد اتضح ان تبنى مستويات للاستهلاك قريبة من تلك التى سادت حتى منتصف السبعينات – والتى اتسمت بعدم الاسراف – بالنسبة للحبوب والسكر ، تؤدى الى وفر اقتصادى كبير .

فاعتبار متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك البشرى من القمح بحوالى ١٥٠ كجم / سنة ، ومن الذرة نحو ٢٥ كجم / سنة ، ومن الارز ٣٠ كجم / سنة ، ومن السكر ٢٠ كجم / سنة – كلها أمور تؤدى الى وفر فى الواردات والفاقد التسويقى بما تصل قيمته فى السنة النهائية للخطة وحدها الى نحو ١,٨ بليون دولار ، علاوة على وفر فى الدعم الغذائى يصل الى حوالى ٣٣٥ مليون جنيه ، فضلا عن ارتفاع نسبة الاكتفاء الذاتى من القمح الى نحو ٧٢ ٪ ، ومن السكر ١٠٠ ٪ . وكذلك يرتفع الحجم المتاح للتصدير من الارز الى ما قيمته ٢٨٨ مليون دولار .

ولا تشكل المستويات المقترحة لنصيب الفرد من تلك السلع الغذائية أى ضغط على احتياجاته الصحية ، بل تؤدى الى توازن اكبر فى مكونات غذائه .

• ومن جهة أخرى ، فتحسين الكفاءة التسويقية للسلع الغذائية بالسبل المختلفة ، يخفض نسبة الفاقد التسويقى الى النصف ، ويؤدى الى وفر اقتصادى يقدر بنحو ٩٩٥ مليون جنيه فى السنة النهائية للخطة (٨٦ / ١٩٨٧) ، وهو امر يبرر – بما فيه الكفاية – تكاليف التحسين .

مشكلة الخبز وسبل علاجها

يشكل الخبز الدعامة الرئيسية للغذاء فى مصر ، اذ يمد المستهلك بأكثر من احتياجاته من المواد النشوية والبروتينية .

وكانت مصر تكتفى ذاتيا من القمح فى صناعة الخبز حتى عام ١٩٤٨ ، ولكن التزايد السكانى مع ثبات المساحة المنزرعة قمحا كان من الاسباب الرئيسية للبدء فى استيراد القمح ، ثم تدرج هذا الاستيراد الى أن اصبح الآن يشكل حوالى ٧٥٪ من احتياجاتنا القمحية ، مما يشكل عبئا كبيرا على ميزانية الدولة .

واذا سارت الأمور على ما هى عليه فى ضوء تلك المؤشرات ، فان من المقدر أن تبلغ احتياجاتنا من القمح فى سنة ١٩٩٠ حوالى ١٠.٧٣٧ مليون طن ، واذا سار الانتاج بهذه المعدلات فان كمية القمح المطلوب ستصل الى ٨.٤١٧ مليون طن ، وتزيد الفجوة الى أكثر من ٨٠٪ .

التجارة العالمية للقمح والانتاج المحلى :

من استقراء موقف انتاج القمح وتصديره عالميا فى عامى ١٩٨١– ١٩٨٢ ، يتضح أن الانتاج العالمى وصل الى ٤٦٤ مليون طن انتاجا ، وحوالى مائة مليون طن تصديرا ، وتتحكم خمس دول رئيسية – على رأسها الولايات المتحدة الامريكية – فى تصدير القمح فهى تقدم حوالى ٥٠٪ من قيمة صادرات القمح – يليها كندا (١٨٪) ودول السوق الأوربية المشتركة وأهمها فرنسا (١٣.٥٪) واستراليا (٧٪) والأرجنتين (٥.٢٪) .

ومن ثم فان القمح سيصبح سلعة من أخطر السلع الاستراتيجية ، فاذا علمنا اننا نستوفى احتياجاتنا من القمح من فائض هذه الدول لأدركنا خطورة الموقف فى السنوات المقبلة . فقد تكون كمية الفائض هذه غير كافية ، مما يؤدى الى رفع السعر وخفض الحصة المخصصة نظرا للطلب المتزايد من الدول النامية الأخرى ، بل قد يتفاقم الوضع الى حد عدم الموافقة على بيع القمح الا بشروط قد تكون مجحفة بالدول المستوردة ، خاصة مع انخفاض معدلات انتاج القمح فى مصر .

فقد تطور الانتاج المحلى للقمح من ١.٥ مليون طن عام ١٩٦٠ الى حوالى ٢ مليون طن عامى ١٩٨٣ ، ١٩٨٤ . وبالرغم من أن الزيادة فى الانتاج المحلى لم تتجاوز خلال ربع قرن ٥٠٠ ألف طن بزيادة حوالى ٣٣٪ ، الا أن الزيادة فى الاستهلاك خلال هذه الفترة قد ارتفعت من ٢.٨ مليون طن عام ١٩٦٠ الى حوالى ٨.٦ مليون طن حاليا ، بنسبة زيادة قدرها ٣٠٠٪ .

وقد ارتفع نصيب الفرد من ١٠٨ كيلو عام ١٩٦٠ الى ٢٠٠ كيلو بنسبة تقترب من ١٠٠٪ ، كما أن الدعم فى عام ١٩٧٠ كان لا يتجاوز ٥ مليون جنيه ، وصل حاليا الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه ، بزيادة قدرها ١٧٠ ضعفا .

الفجوة الغذائية والخطة الخمسية :

ان ازدياد الفجوة ما بين الانتاج المحلى من القمح والاستهلاك يشكل خطورة مضاعفة ، باعتبار هذه الفجوة جزءا مكملا للفجوة الغذائية التى تزداد كما وقيمة .

فقد بلغت فى عام ١٩٧٠ حوالى ١.٧ مليون طن قيمتها حوالى ١٨٤ مليون دولار ، وارتفعت خلال عشر سنوات (١٩٨٠) الى ٧.٤ مليون

طن قيمتها ١٩٠٠ مليون دولار ، أى ارتفعت قيمتها عشر مرات خلال عشر سنوات .

ولقد ساعد على اتساع الفجوة الغذائية عدة عوامل ، من أهمها :

- الزيادة المطردة فى عدد السكان .
- ارتفاع الاسعار العالمية .
- عدم مواكبة الانتاج لزيادة الاستهلاك .
- المتغيرات التى حدثت فى انماط الاستهلاك .
- رخص سعر بعض أنواع السلع الغذائية .
- زيادة الفاقد الاقتصادى بسبب توجيه استهلاك بعض السلع الى استعمالات اخرى للخلل فى اسعارها .

وفى مجال الانتاج الغذائى ، استهدفت الخطة الخمسية حجما من الاحتياجات الغذائية يضمن بقاء الفجوة الغذائية فى نهاية الخطة على ماكانت عليه فى بدايتها .

وبالنسبة لمجموعة الحبوب ، فان الكمية المنتجة فى سنة الأساس كانت ٧٠٥٣ مليون طن بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٢٪ ، استهدفت الخطة انتاجا يصل فى نهايتها الى ٨٠١٥ مليون طن بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٤٪ .

وبالنسبة للقمح ، فان الاكتفاء الذاتى بدأ بنسبة ٢٦٪ فى الخطة وانتهى بنسبة ٢٦٪ ، مع أن الخطة أخذت فى اعتبارها أن متوسط الاستهلاك للفرد لا يزيد عن ١٧٢ كيلو سنويا ، فى حين أن متوسط الاستهلاك وصل حاليا الى ٢٠٠ كيلو للفرد سنويا . ومن ثم انخفضت بالتالى نسبة الاكتفاء الذاتى الى ٢٠٪ ، وبمعنى آخر فان كل خمسة أرغفة يتم استهلاكها فى مصر يساهم الانتاج المحلى برغيف واحد وتستورد أربعة أرغفة .

قومية المشكلة :

مما سبق يتضح أن مشكلة الخبز مشكلة قومية ، حيث انها مشكلة كل فرد فى هذا المجتمع سواء كانت منتجا أو مستهلكا ، غنيا أو فقيرا ، خاصة أن الأوضاع الغذائية فى العالم تتعرض لكثير من المتغيرات والازمات التى بدأ بعضها فى الظهور من حولنا .

وفيما يلى عرض للأوضاع الراهنة للمشكلة من خلال نقاط محددة كجهد يستثير جهد الآخرين من المنتجين والمستهلكين والمهتمين على جميع المستويات سواء فى مجالات البحث أو التخطيط أو التنفيذ لكى يكون الحاسم لحل مشكله الخبز صادرا من المواطنين انفسهم برضاء واقتناع تام منهم .

الأوضاع الراهنة
أسبابها ومظاهرها

تميزت صناعة الخبز فى الماضى القريب بالاستقرار وانتاج نوعيات مختلفة منه ، يحصل عليها المستهلك بحالة ممتازة وبدون عناء .

وقد تحول هذا الوضع الآن حتى وصلت مواصفات رغيف الخبز الى أدنى حد ممكن ، الى جانب المعاناة التى يبذلها المستهلك فى سبيل الحصول عليه .

ويرجع تفاقم هذه المشكلة - خلال العشرين سنة الماضية - الى عدة أسباب ، من أهمها :

- انخفاض جودة الخبز ، مما يؤدى الى شراء كميات كبيرة بغرض استهلاك الصالح منه فقط .
- انخفاض سعره بالنسبة للمواد الغذائية المختلفة ، مما جعل المستهلك يقبل على شرائه بكميات أكثر من احتياجاته الفعلية .
- انخفاض الوعى الغذائى ، وخاصة بالنسبة للخبز ، مما جعل الفاقد أكثر من اللازم .
- عدم اعتناء الزراع بزراعة القمح ورفع الانتاجية ، وذلك لانخفاض العائد المالى بالمقارنة مع زراعات أخرى عائدها أكبر، واصبح المزارع ينظر الى محصول القمح على أنه مصدر للتبن الذى تفوق أسعاره الفعلية أسعار القمح .

وذلك الى جانب التأثير السلبى على الانتاجية الزراعية بوجه عام ، بسبب هجرة العمالة الزراعية للعمل فى البلاد العربية .

- هجرة نسبة كبيرة من الفلاحين الى المدن ، وخاصة القاهرة

والاسكندرية ، وبالتالى أصبحوا مستهلكين اضافيين للخبز .

– تحول القرية من منتجة الى مستهلكة للخبز المصنع ، فقد كانت الفلاحة بالقرية تقوم فى الماضى بتصنيع الخبز فى دارها وتأنف من شراء الخبز المصنع ، فأصبح الوضع الآن معكوسا .

– ارتفاع سعر الأعلاف بشكل ملحوظ مع ثبات سعر الخبز ، مما أدى الى استخدام الخبز كأحد مكونات العلف الحيوانى .

– غياب معامل الجودة ومراقبتها .

واذا كانت تلك بعض الأسباب التى أدت الى تفاقم مشكلة الخبز ، فان أوضاعها الراهنة تخلص فى عدة نقاط ، أهمها :

طابور العيش :

أصبح طابور العيش من الظواهر الملموسة ، والتى تناولتها بعض الدراسات العلمية ، وتعتبر هذه الظاهرة غريبة بالنسبة للخبز فى مصر ، الا أن زيادة السكان ونزوح الفلاحين من القرى الى المدن أدى الى زيادة الضغط على المخابز ، بل تطور الأمر الى حد أن كثيرا من أهل الريف يحضرون الى المدن لشراء كميات كبيرة من الخبز ، سواء لاستهلاكهم أو لاستخدامه فى الاعلاف ، نظرا لانخفاض السعر بشكل ملحـوظ .

وقد تبين من نتائج البحوث والدراسات ، أن هناك أسبابا أخرى لظاهرة طابور العيش أهمها : تعمد المخابز البطء فى الانتاج بحجة عدم توافر العمالة، وقد يكون هذا صحيحا فى بعض الاحيان الا أنه عادة ما يكون متعمدا لتخفيض الانتاج والتصرف فى جزء من الدقيق بالبيع للمخابز الخاصة ومصانع الحلوى والأفراد ، ويؤكد هذا أن كمية الدقيق المتوافرة للمخابز تفوق احتياجات المواطنين من الخبز حسابيا .

ومن ذلك يتبين ، أن ظاهرة الطابور ترجع فى جانب كبير منها الى عملية التصنيع نفسها حيث لا تتم بالسرعة المطلوبة ، خاصة فى المخابز البلدية والافرنجية ، أما فى حالة المخابز الآلية فان ذلك يرجع الى قلة عدد منافذ التوزيع .

الفاقد :

يعتبر الفاقد من الخبز من الظواهر التى انتشرت فى السنوات الاخيرة بشكل ملحوظ ، بينما لم يكن لها وجود فى الماضى القريب .

ويلاحظ أن هذا الفاقد يبدأ فى المخبز نفسه ، نتيجة لعوامل مختلفة أهمها : عدم جودة المواد الخام الداخلة فى الصناعة ، الى جانب سوء التصنيع وخاصة فى الفرن ، مما يتسبب فى تلف الخبز نفسه ، إما على صورة عجين أو خبز غير صالح ، كالمحروق أو غير الناضج أو غير المنتظم الشكل . كما أن رغبة الخباز فى الربح غير المشروع عن طريق زيادة نسبة الماء فى العجين ، وعدم اتقان عمليات التقطيع والفرد ، الى جانب الخبيز السريع على حرارة عالية جدا – تؤدى كلها الى انتاج رغيف صغير القطر ملئ باللبابة المتعجنة غير الصالحة للاكل ، مما يؤدى فى النهاية الى فقد جزء كبير من الخبز خاصة لدى المستهلك بالمنازل ، بسبب رداءة الصناعة وفقد الخبز لطزاجته بسرعة ، علاوة على عدم اقتصار المستهلك على شراء ما يحتاجه فعلا من الخبز .

وقد حسبت تكاليف قطعة صغيرة من الخبز لا تتجاوز « ثمن » الرغيف ، لو ألقى بها كل مستهلك لكلف الدولة حوالى ٥٠ مليون جنيه سنويا ، محسوبة على اساس التكلفة الحقيقية الرغيف .

وقد تعددت تقديرات الفاقد من الخبز فى كثير من الدراسات والبحوث ، الا أن معظمها يتفق على أن الفاقد يمثل حوالى ٢٥٪ من الانتاج .

التخزين وعلاقته بالفاقد :

ومن الأسباب الرئيسية لزيادة الفاقد ، طـرق تخزين الحبوب وظروفها ، اذ يتم تشوين بعض الحبوب فى المطاحن فى العراء فى أهراء (أكوام) أو رصات ، وتكون الاهراء عرضة لفتك الحشرات والطيور والقوارض ، علاوة على الخسارة المادية الناجمة عن الاصابة الحشرية والفطريات الملامسة ، فانه عند طحن مثل هذه الحبوب يكون الدقيق الناتج محتويا على الاجزاء الحشرية مما يسبب اضراراً صحية .

ويتم تخزين جزء من القمح المستورد فى صوامع لا يكفى عددها لاستيعاب جميع الاقماح ، سواء المنتجة محليا أو المستوردة . ومن المعروف أن القمح المخزون فى صوامع يسهل العناية به عن المخزون

بالعراء ، كما يسهل تنظيفه والتخلص من البقايا التالفة . وما زال نظام تخزين الدقيق ومنتجات الطحن فى أجولة ، هو النظام الشائع فى معظم المطاحن ، بالرغم من تطور التخزين فى صوامع مزودة بعربات مقفلة لنقل الدقيق ومنتجات الطحن الى اماكن الاستهلاك ، حيث ينقل الدقيق من هذه العربات بواسطة مضخات خاصة الى مخازنه فى المخابز الكبيرة . وباستخدام هذا النظام يمكن تلافى الفاقد فى المخزون من الدقيق الناجم عن سوء التخزين ، والذى يقدر بأكثر من خمسين مليون جنيه سنويا .

وقد بدئ فى التعاقد على مجموعة من الصوامع المختلفة النوعيات ومنها المعدنية ، ويعتبر ذلك خطوة نحو تكوين سعـة خـازنة للقمح والدقيق ، وخاصة أن المستقبل يشير الى أهمية الاحتفاظ برصيد كاف من الحبوب لاحتمالات الظروف الجوية أو أى ظروف أخرى تؤثر على انتاجية المحاصيل ، سواء بمصر أو بالخارج .

السياسة الاستيرادية للقمح :

تستورد مصر معظم احتياجاتها من القمح والدقيق ، من الولايات المتحدة الأمريكية واستراليا وكندا وبعض دول أوربا . وقد سلكت السياسة الاستيرادية للقمح والدقيق طوال السنوات الماضية طريقا واحدا ، يتلخص فى شراء صفقات القمح والدقيق « الأرخص سعرا » على الرغم من أن الفاقد من الخبز – بسبب نوعية القمح والدقيق المستورد – يفوق فرق الأسعار بين نوعية القمح الردئ والقمح الجيد ، لأن أى نوعية من الخبز تحتاج الى نوعية معينة من الدقيق يتحصل عليها من نوعية معينة من القمح ، ذات خواص ومواصفات محددة يجب لا تقل عنها . فالدقيق اللازم لصناعة الخبز البلدى لايصلح لصناعة الخبز الفينو – وأيضا دقيق الفينو لا يصلح لصناعة الخبز البلدى . كما يحتاج البسكويت الى نوعية خاصة من الدقيق تنتج من أقمـاح معينة ، تنخفض فيها نسبة البروتين وقوة الجلوتين أو العرق . كما تحتاج المكرونة الى نوعية خاصة من السيمولينا ، تنتج من قمـح صلـد يسمـى « بالديورم » . وهكذا يتبين أن عملية استيراد القمح والدقيق من الخارج تحتاج الى دراسة وتخطيط يبدأ من تحديد الاحتياجات الفعلية المحددة لكل نوعية من الخبز فى مصر بالمواصفات المطلوبة لهذه النوعيات كل على حدة .

أما اعتبار أن القمح هو القمح والفيصل هو السعر ، فان ذلك يعتبر من الاخطاء التى تؤثر على رغيف الخبز ، ولايصح أن تتبع سياسة أرخص الاسعار الا فى حالة المقارنة بين صفقتين أو اكثر من نفس النوعية المطلوبة .

وعلى سبيل المثال ، فقد شكلت عملية استيراد الاقماح الحمراء والضامرة – من بعض الدول الأوربية – مشاكل عديدة أهمها : انخفاض تصافى الدقيق ، ودكانة لونه ، ولون الخبز المصنوع منه ، خاصة وأننا نستخدم الاستخراجات المرتفعة لصناعة الخبز البلدى (٨٢٪) أو أكثر (٨٧.٥٪) . ويتميز الخبز المصنوع من دقيق هذه الاقماح بانخفاض درجة جودته من حيث الشكل والطعم والقوام والرائحة ، وبالتالى فان مثل هذا الخبز لا يقبل عليه المستهلك ويتحول الى فاقد بأشكـاله المختلفـة .

صناعة الطحن :

تعتبر صناعة الطحن المصدر الرئيسى للدقيق الذى يستخدم فى صناعة الخبز ، وعليه فان خواص الخبز التى ترتبط ارتباطا وثيقا بخواص الدقيق ، تتحكم فيها نوعية المطاحن المستخدمة وكفاءة تشغيلها للحصول على المنتج المناسب وبأقل التكاليف .

وأنواع المطاحن فى مصر كثيرة ، منها مطاحن الحجارة التى مازالت تعمل حتى الآن ، ومنها مطاحن السلندرات الضخمة ، ومنها المطاحن المشتركة أى الحجارة مع السلندرات .

كما أن معظم المطاحن تعمل للحصول على استخراجات مرتفعة ، أي ٨٢ ٪ أو أكثر ، أما الاستخلاصات المنخفضة مثل ٧٢٪ فقليلة جدا ، لاعتماد الدولة على استيراد الدقيق الفاخر من الخارج مباشرة .

ومن ناحية اخرى ، فان مطاحن السلندرات الضخمة تكون أكثر ملاءمة للحصول على الدقيق الفاخر ، ولكن معظم هذه المطاحن تعمل

على استخراج الدقيق الاسمر .

أما بالنسبة لمطاحن الحجارة ، فتعتبر أنسب المطاحن للحصول على الاستخراجات المرتفعة ، الا أن طاقتها الانتاجية محدودة . وبصفة عامة فان صناعة الطحن فى مصر ، تحتاج الى الأخذ بالآتى :

– ضرورة التدريب العلمى والعملى على التشغيل الأمثل للمطاحن وتكوين الخبرات الخاصة بها .

– الاهتمام بالدرجة الأولى بالصيانة المستمرة للآلات دون الانتظار لحدوث الأعطال .

– التحكم الاقتصادى فى إنتاج نوعية ممتازة من الدقيق بأقل تكاليف طاقة وتشغيل .

المخابز .

تعتبر المخابز الآلية الوسيلة الأمثل والأكفأ لتوفير رغيف الخبز ، الا أن معظمها – سواء المستورد من الخارج أو المصنع محليا – تعترضه بعض المشاكل وأهمها : عدم القدرة على انتاج الرغيف البلدى التقليدى . فلصناعة هذا الرغيف يلزم أن يكون المحتوى المائى للعجين كبيرا بحيث تكون العجينة لزجة ، وبالتالى فانه يصعب تشكيلها بالآلة – مما دفع جميع المخابز الآلية والنصف آلية الى خفض نسبة الماء بالعجين ليقرب من عجين الخبز الفينو .

ولكن مثل هذا العجين لا يمكن أن يعطى الخبز البلدى بمواصفاته المعروفة ، وبالتالى فان أمام هذه المخابز مشكلة يجب أن تؤخذ فى الاعتبار ، وهى كيف يمكن تطوير نظمها وآلاتها لإنتاج الرغيف البلدى الجيد .

والى جانب ذلك ، فقد تعرضت هذه المخابز لبعض المشاكل الأخرى مثل : الصيانة غير الدقيقة ، وعدم توافر قطع الغيار الأصلية ، وقلة العمالة المدربة على الصيانة والانتاج ، بالاضافة الى مشكلة عدم توافر الدقيق المناسب للمنتج المناسب ، مما أدى الى انخفاض جودة الرغيف الناتج من المخابز الآلية ، والذى يتضح جليا من تفضيل المستهلك للخبز البلدى عليه .

وبصفة عامة ، فان خطة انتاج رغيف الخبز تتطلب أن تنتج هذه المخابز فى نهاية السنوات العشر المقبلة ما يقرب من ٧٥٪ من انتاج الخبز فى مصر (٢٥٪ الآن) ، وهذا يعنى أن تتخذ الاجراءات اللازمة – ومن الآن – لتطوير هذه المخابز على اساس علمى من أجل انتاج الرغيف الممتاز الذى يرغبه المستهلك .

العمالة :

تدل الاحصاءات على أن حوالى ٧٥٪ من الخبز فى مصر ينتج فى المخابز البلدية اليدوية التى تعتمد فى انتاجها على العنصر البشرى .

وقد أدت ظروف هذه المخابز وما بها من مشقة فى العمل بالمقارنة بالحرف الأخرى الى أن يتركها عمالها المهرة المدربون ، إما الى صناعات أخرى أقل إجهادا واكثر ربحا أو الاثنين معا ، أو الى الدول الخارجية للعمل فى نفس المهنة ، أو فى مهن أخرى تدر ربحاً أكثر . مما أثر على توفير العمالة المطلوبة لهذه المخابز والمبالغة فى رفع أجورها ، سواء فى القطاع العام أو القطاع الخاص ، وهو أمر يحمل الرغيف ونوعيته المزيد من الأعباء .

كما أن معظم هذه العمالة حاليا تتكون من الأطفال والصبية وكبار السن ، وعلى الرغم من الزيادة المستمرة فى أجر العمالة الا أن الاجور ما زالت لا تتعادل مع أجور الحرف الأخرى التى تجذب العمالة من المخابز ، خاصة بالنسبة للفران والخلاط لصعوبة العمل بالمخابز اليدوية .

التكلفة ونوعية الرغيف :

بينت كثير من الدراسات ان التكلفة الفعلية لرغيف الخبز – سواء البلدى أو الشامى أو الفينو – تفوق بكثير ثمن بيع الرغيف . وقد بلغت التكلفة الفعلية للرغيف البلدى (دقيق ٨٧.٥٪) ٢٦.٣٣ مليم ، فى حين يدفع المستهلك قرشا واحدا ثمنا له ، أى أن الدولة تتحمل ١٦.٣٣ مليم لكل رغيف ، بينما تبلغ التكلفة الفعلية للرغيف المصنع من (الدقيق ٨٢٪) ٣٢.٥٢ مليم ويباع بقرشين ، وتتحمل الدولة ١٢.٥٢ مليم لكل رغيف .

ومن ناحية أخرى ، فانه بالنسبة للخباز قد تحقق له التكلفة الفعلية ربحا بسيطا أو خسارة ، خاصة فى مخابز القطاع العام .

ويرجع ذلك إلى أن وزارة التموين تتعامل مع المخابز بأسعار تكلفة محددة لا تمثل الواقع ، وهذا بدوره يؤدى الى اضطرار الخباز الى التلاعب فى المواصفات لسد العجز الناتج من زيادة تكاليف العمالة ووسائل الانتاج ، وهذا ينعكس على نوعية الرغيف ، ويؤدى بالتالى الى تفاقم المشكلة وزيادة الفاقد . وذلك بالاضافة الى أن أسعار مستلزمات الانتاج وأسعار العمالة فى ارتفاع مستمر ، مع ثبات سعر الرغيف .

تطور أوزان الرغيف

– الفينو :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ٧٨/٥/١	٧٢٪	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٢/		١١٨ جرام	١٠ مليم
من ٨٠/٢/	٨٢٪	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٧/٦	(محلى)	٦٢ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٧/٧	٧٢٪	١٢٥ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٤/٩/٢٢		٦٢ جرام	٥ مليم
من ٨٤/٩/٢٣	٧٢٪	١٤٠ جرام	٢٠ مليم
حتى الآن		٦٩ جرام	١٠ مليم

– الشامى :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ٧٨/٥/١	٧٢٪	١٤٧جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٢/		٧٤ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٢/	٨٢٪	١٢٢ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٠/٧/٦	(محلى)	٥٠ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٧/٧	٧٢٪	١٢٢ جرام	١٠ مليم
حتى ٢٣ /٨٤/٩	(مستورد)	٥٠ جرام	٥ مليم

– الرغيف البلدى :

السنة	نسبة الاستخراج	وزن الرغيف	السعر
من ٧٨/٥/١	٨٧.٥٪	١٣٥ جرام	٥ مليم
حتى ٨٠/٢/			
من ٨٠ /٢/	٨٢٪	١٦٩جرام	١٠ مليم
الى ٨٠/٧/٦	٩٣.٣٪	١٣٥ جرام	٥ مليم
من ٨٠/٧/٧	٨٢٪	١٦٩ جرام	١٠ مليم
حتى ٨٤/٩/٢٢			
من ٨٤/٩/٢٠	٨٢٪	١٦٠ جرام	٢٠ مليم
حتى الان	٨٧.٥٪	١٣٥ جرام	١٠ مليم

الدعم الصافى والتكاليف الفعلية :

١– خبز من دقيق استخراج ٨٢٪ : بوزن ١٦٠ جرام

تكلفة الرغيف = ٣٢.٥٢ مليم

وحيث ان ثمن بيع الرغيف قرشان ، فيكون الدعم لكل رغيف ٥٢و١٢ مليم .

٢– خبز بلدى من دقيق استخراج ٨٧.٥ : بوزن ١٣٥ جرام .

تكلفة الرغيف = ٢٦.٣٣ مليم

وحيث ان ثمن بيع الرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم كل رغيف ١٦.٣٣ مليم .

٣– الخبز الفينو من دقيق استخراج ٧٢٪ .

أ – فينو كبير وزن ١٤٠ جرام – تكلفة الرغيف الواحد = ٢٦.٨٩ مليم .

وحيث ان سعر البيع للرغيف قرشان ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٦.٨٩ مليم .

ب – فينو صغير وزن ٦٩ جرام – تكلفة الرغيف الواحد = ١٣.٤٤ مليم .

وحيث ان سعر البيع للرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٣.٤٤ مليم .

٤- الخبز الشامى :

أ- شامى كبير وزن ١٣٧ جرام - تكلفة الرغيف الواحد = ٢٦,٨٨ مليم .

وحيث ان سعر البيع للرغيف قرشان ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٦,٨٨ مليم .

ب - شامى صغير وزن ٩٠ جرام - تكلفة الرغيف الواحد + ١٧,٦٧ مليم .

وحيث أن سعر البيع للرغيف قرش واحد ، فيكون الدعم فى كل رغيف ٧,٦٧ مليم .

وقد بلغت قيمة الدعم الصافى لهذه النوعيات من الدقيق والخبز حوالى ٦٥٨ مليون جنيه تتحملها الدولة . وباحتساب كافة مصاريف الشراء والمصاريف الاضافية الاخرى ، يصل الدعم الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه ، علاوة على أن حساب قيمة الدعم بالنسبة للقمح والدقيق المستورد ، يتقرر تبعا لعدة متغيرات ، فى مقدمتها : اسعار الصرف ، وخاصة بالنسبة للدولار والجنيه المصرى .

مواجهة المشكلة

وبناء على ما تقدم من اجمال لأهم مسببات مشكلة الخبز وعرض أهم مظاهرها ، وما يترتب عليها من فاقد وأموال طائلة تتحملها الدولة دون أن يستفيد منها المستهلك - فان الأمر يتطلب اتخاذ بعض الاجراءات والتعديلات التى من شأنها علاج هذه المشكلة ، سواء على المدى القريب أو البعيد ، بحيث يتحقق الهدف المطلوب والذى يتلخص فى توفير الرغيف الجيد بالمواصفات المقبولة للمستهلك ، حتى يحصل عليه طازجا جيدا دون عناء ، مما يؤدى الى الاتزان فى استهلاك الخبز وتقليل الفاقد الى أقل نسبة ممكنة ، ومن ثم تخفيض معدلات استيراد القمح والدقيق من الخارج ، بما يكفل تخفيض مبالغ الدعم الكبيرة التى تتحملها الدولة سنويا .

وفيما يلى عرض لأهم المقترحات لمواجهة هذه المشكلة من خلال حلول مباشرة وغير مباشرة .

١- محسنات الخبز والدقيق :

تعتبر محسنات الدقيق والخبز من الأمور العادية فى العديد من دول العالم ، اذ لا تقتصر خلطة الخبز على الدقيق والخميرة والملح والماء كما فى مصر، بل يضاف اليها مجموعة كبيرة من المواد - سواء الكيماوية أو الطبيعية - بغرض تحسين خواص الرغيف المظهرية والغذائية .

وبالنسبة لظروف انتاج الخبز فى مصر فان الأمر يختلف قليلا اذ أن الخبز البلدى بطبيعته وظروف إنتاجه لا يحتاج الى المحسنات ، أما التصنيع الآلى للخبز وما يعترضه من مشاكل تؤدى فى النهاية الى انخفاض جودة الرغيف ، فان ذلك يفتح المجال لاستخدام المحسنات على أساس علمى بما يتفق مع المخابز الآلية وتصميماتها . ومن الافضل استخـدام المحسنات الطبيعية والتى تساعد على تنشيط الخميـرة .

٢- انتاج نوعيات مختلفة من الخبز :

من الأمور الطبيعية ان يرتبط أى انتاج بالعرض والطلب ورغبة المستهلك ، اذ أن المنتج أيا كان نوعه يثبت أهميته عن طريق اقبال المستهلك عليه ، وبالتالى فان تعدد النوعيات يعطى المستهلك فرص الاختيار للأفضل ، مما يجعل انتاج نوعيات مختلفة من الخبز الى جانب النوعيات العادية تجربة جديـرة بالتنفيذ فى اطار حـق الاختيار للمستهلـك.

ويفضل ان تعطى الفرص لكل من القطاعين العام والخاص لانتاج أى نوعية من الخبز ، سواء بلدى أو أفرنجى أو أى أنواع أخرى ، بتصريح من وزارة التموين ، على أن يكون بدون دعم . ويتم التوسع فى انتاج هذا الخبز بناء على معدل الطلب من الجمهور ، على أن تحدد مخابز معينة « جديدة » لهذا الغرض تحت اشراف وزارة التموين لمنع المشاكل الخاصة بالدقيق وخاصة الحصول عليه بطرق غير مشروعة . ويفضل أن تبدأ التجربة بمخابز القطاع العام .

ومن جهة أخرى ، فان الدولة لن تضار من هذه التجربة الجديدة ما

دام الدقيق يورد لهذه المخابز بالسعر غير المدعم ، بغرض انتاج خبز جيد والارتقاء بصناعة الخبز وارضاء المستهلك . كما أن مثل هذا النظام يؤدى الى التنافس بين المخابز المختلفة لصالح الرغيف ونوعيته . وفيما يلى أهم النوعيات :

الخبز الطباقى البلدى :

يعتبر هذا النوع من الخبز مقاربا فى طريقة تصنيعه للخبز البلدى ، الا أنه يختلف عنه فى الوزن والقطر ونسبة الرطوبة وطريقة التحضير . ويمكن تلخيص أهم مواصفات هذا الخبز فى الآتى :

– يصنع من دقيق استخراج ٨٢٪ أو أكثر .

– يستخدم فى تخميره الخميرة السلطانى + الخميرة البيرة ، ولا تقل مدة التخمير عن ساعتين .

– يفرد الرغيف جيدا الى قطر ٢٤ سم تقريبا .

– يخبز الرغيف فى الفرن العادى إلى أن يتم تشكيله ، ثم ينقل الى فرن آخر على درجات حرارة أقل لتمام الخبز والتلدين .

– لا تزيد رطوبة الرغيف عن ٢٥٪ ويتراوح وزن الرغيف بين ١٩٠ جرام و ٢٠٠ جرام .

– ويتم تجهيز هذا النوع من الخبز على الردة الناعمة والتى تلعب دورا فى شكل ومذاق الرغيف وقيمته الغذائية والهضمية .

وقد صرح للمخابز (الطباقى) بانتاج هذه النوعية من الخبز ، على أن يقوم الأفراد بتجهيزه فى المنازل وارساله الى المخبز الطباقى لخبزه ، ولكن معظم هذه المخابز تقوم بتصنيع الخبز كاملا بداخلها بطريقة غير مشروعة ، نظرا لأن الكثير من المواطنين يرغبون فى هذا النوع من الخبز لتميزه ، مما يقتضى أن تأخذ المخابز التى تنتج هذا الخبز صفة الشرعية ، ويبدأ فى هذا المجال بتجربة مصغرة لانتاجه من الدقيق غير المدعم ، على أن يكون ذلك من خلال وزارة التموين .

ومن فوائد تطبيق هذه التجربة ما يلى :

– اعادة الثقة فى صناعة الخبز البلدى ومصنعيه .

– جذب العمالة مرة ثانية الى صناعة الخبـز بتوفير الحـافز المناسب .

– ارضاء المستهلك بتوفير نوعية الخبز التى يفضلها .

– توفير جزء كبير من مبالغ الدعم السنوى للخبز .

– الارتقاء بصناعة الخبز واشعار المستهلك بمكانة الرغيف الجيد.

– تقليل الفاقد من الخبز بسبب تحسين جودته .

– اعطاء الفرص لتطوير المخابز البلدية وتوفير العمالة .

الخبز المنزلى :

نظرا لتفاقم مشكلة الخبز وانتشار ظاهرة طوابيره ، فقد نشأت فكرة اعداد الخبز بالمنازل – سواء بالأرياف أو بالمدن – للاستهلاك المنزلى . وقد قام المخبز التجريبى بمركز البحوث الزراعية بتصميم عدة أفران منزلية بأحجام صغيرة جدا ، يستخدم لتشغيلها الكهرباء أو البوتاجاز أو الكيروسين ، كما توجد تصميمات لاستخدام البوتاجاز فى الأرياف لهذا الغرض ، وروعى فى تصميمها توفير الوقت والمجهود ، كما روعى أن تكون اكياس الدقيق المجهزة لهذا الغرض محتوية على الخميرة والملح وجميع ما يلزم تكوين العجينة ، وعلى ربة البيت فقط اضافة الماء لتجهيز العجين وتشكيل القطع ، وقد روعى فى هذه الأفران البساطة فى التصميم والتشغيل ، مـع توفير الطاقـة عن طريق مواد العزل الجيد التى جهزت بها .

وقد قامت بتنفيذ هذه الافران المصانع الحربية المتخصصة فى تصنيع المخابز الآلية بتكاليف ليست كبيرة ويمكن البدء فى نشر هذه التجربة وخاصة انها موجودة فى كثير من دول العالم ، ويمكن ان تقوم الاسرة باعداد خبزها مرة أو مرتين فى الاسبوع فقط وبكميات كافية وبدون عناء .

كما اثبتت النتائج الأولية لهذه الدراسات ان تكاليف تصنيع الخبز بالمنزل ، أقل بكثير من تكاليف تصنيعها بالمخابز الكبيرة .

الخبز المنتج بالجهود الذاتية :

للمستهلكين دور هام فى مشكلة رغيف الخبز ، فقد اثبتت تجربة المخابز الصغيرة فى الوحدات الانتاجية أو الوظائفية المختلفة نجاحا فى

هذا المجال ، وكمثال لذلك المخبز الذى انشئ فى معهد بحوث المحاصيل الحقلية بالجيزة ، والذى يدار بثلاثة افراد من العاملين بالمعهد بحيث يكون الانتاج كافيا للعاملين فى هذه المؤسسة . فمن ناحية النوعية لوحظ انها جيدة بصفة عامة لان القائمين عليها هم أنفسهم المستفيدون من الانتاج ، وبالتالى فانهم يولونه اهتماما ويحافظون على ادوات الانتاج بصفة دائمة لانها اصبحت مملوكة لهم بالفعل . ومثل هذه الوحدات الانتاجية يمكن ان تساعد الدولة فى انشائها عن طريق تسهيل الحصول على المخابز أو بتيسيرات فى دفع ثمنها ، وحتى لو تحملت الدولة تكاليف انشاء المخبز بالكامل لكان ذلك أيضا فى صالحها وصالح المستهلك فى نفس المستهلك ، لأنه يوفر النوعية الجيدة من الخبز ، وبالتالى يمكن تقليل الاستيراد وتقليل الدعم بصفة عامة ، كما أن مشاكل المخابز الأخرى لن يكون لها وجود فى مثل هذه المخابز التابعة للوحدات المختلفة ، لأنها تمول وتدار ذاتيا .

الخبز الصحى :

فى هذا المجال ، يجب أن تقوم الجهات العلمية المتخصصة باجراء البحوث المتعلقة بإنتاج رغيف خبز مناسب لمرضى السكر الذين يقترب عددهم من مليونى فرد ، وللفئات الأخرى من المرضى ، والمواطنين الذين يتطلبون نوعيات معينة من الخبز بمواصفات خاصة تناسب حالاتهم ولا تضر بصحتهم ، على أن تعمم هذه النوعيات من الخبز كخبز مرضى السكر وخبز الرجيم ، وأن تنتج على نطاق صناعى كبير بمناطق مختلفة فى المحافظات ، بحيث يتم انتاج مثل هذا الخبز تحت اشراف الجهات العلمية المتخصصة ووزارة الصحة ، لضمان مطابقته للمواصفات الصحية المطلوبة بصفة مستمرة .

٣- بدائل الخبز :

يعتبر الخبز مصدرا أساسيا للكربوهيدرات أو النشويات التى تمد الجسم بالطاقة اللازمة له ، ويشترك مع الخبز فى هذا الصدد بعض الأغذية التى تقوم بنفس الغرض مثل : الاغذية النشوية كالبطاطس والذرة الطازجة . ولاشك أن استخدام هذه الاغذية سيساعد على الاقلال من استخدام الخبز .

وحتى يكون استخدامها محققا لهذا الغرض ، ينبغى أن تتوافر فى الاسواق بشكل منتظم ، وبأسعار مناسبة ، مع الاهتمام بوجود برامج تثقيف غذائى مدروسة ، وموضوعة فى قالب يسهل على المواطن العادى تفهمه والاقتناع به . فبالاقتناع والممارسة يمكن تغيير النمط الغذائى للمواطنين والاقتصاد فى استهلاك الخبز .

٤- استخدام الذرة الشامية :

يعتبر القمح المحصول الرئيسى لصناعة الخبز فى مصر . ولما كان القمح المحلى لا يكفى احتياجات صناعة الخبز ، فقد اصبح استيراد القمح ضرورة لتغطية احتياجات المواطنين ، مع ما يكتنف استيراد القمح من متغيرات تتصل بمحصول القمح العالمى والطلب عليه .

ويلاحظ فى هذا الصدد ، أن بعض دول العالم النامى تستخدم أنواعا مختلفة من الدقيق لصناعة الخبز ، أحدها هو دقيق القمح بعد خلطه بدقيق حبوب اخرى مثل : الذرة الرفيعة أو الكسافا أو أى دقيق آخر بنسب معينة ، بحيث لا تؤثر على المنتج النهائى . وبالنسبة لمصر فقد تم تجربة استخدام دقيق الذرة فى الخلط بدقيق القمح لصناعة الخبز وكانت تجارب ناجحة الى حد كبير ، حيث أمكن خلط دقيق القمح بدقيق الذرة الشامية بنسبة ٧٥٪ الى ٢٥٪ دون التأثير على خواص الخبز البلدى . والجدير بالذكر فى هذا المجال ، أن انتاجية بعض الأصناف الجديدة من الذرة الشامية مثل « جوزة ٢» و« بيونير » - وصلت الى ٣٠ أردبا للفدان ، مما يدعو الى استخدام هذه الكميات فى صناعة الخبز للحد من استيراد الكميات المتزايدة من القمح سنة بعد أخرى .

ويضاف الى هذا ، أن محصول الذرة الشامية يعتبر محصولا اقتصاديا ذا عائد كبير اذا استغل بالطريقة المثلى ، فهو متعدد الأغراض ، اذ يستخدم للحصول على منتجات رئيسية هى :

- الدقيق الفاخر	- زيت الذرة	- العلف الحيوانى
- النشا	- الجلوكوز	- المركزات البروتينية

وكل من هذه المنتجات ذو قيمة اقتصادية مرتفعة ، الا أن الأمر يستدعى الاستفادة من الاساليب الحديثة فى طحن الذرة الشامية الذى يختلف عن طحن القمح ، فى أن الذرة يجرى عليها أولا عملية نزع الجنين وتوجيهه لصناعة زيت الذرة الذى يعتبر من أفضل الزيوت الغذائية لأهميته الصحية ومذاقه المفضل ولذلك يباع بسعر مرتفع . أما الحبوب المنزوعة الجنين فتطحن فى مطاحن خاصة لاستخراج الدقيق الفاخر ، وتستخدم الزوائد والكسب المتبقى من عصر الزيوت كعليقة مركزة فى الاعلاف الحيوانية .

ويمكن تنفيذ ذلك فى المستقبل من خلال مجمع صناعى متكامل يتكون من مطحن كبير للقمح ، يلحق به مطحن للذرة الشامية بحيث يتم خلط الدقيق أتوماتيكيا للحصول على أجولة الدقيق المخلوط ومخابز ومعصرة للزيوت ومصنع للعلف ، مما يوفر كثيرا من النفقات التى من أهمها نفقات النقل .

٥- البحث العلمى والتدريب :

ومن الأمور الهامة والضرورية ، الانتفاع بالبحث العلمى فى مجال انتاج الخبز ، والتدريب الفنى لتخريج العمال المهرة ، وذلك على النحو الآتى :

- انشاء مركز علمى متخصص لبحوث الخبز ، يقوم ببحث كل ما يتعلق برغيف الخبز من النواحى التكنولوجية والتصنيعية والغذائية والصحية والاقتصادية ، الى جانب أعمال الصيانة والتدريب . على أن يتم التنسيق والتعاون بين هذا المركز وبين المختصين فى هذه المجالات ، سواء فى مراكز البحوث أو الجامعات أو الجهات البحثية والتطبيقية المختلفة فى مصر أو فى الخارج ، من أجل تطوير نوعية الرغيف والآلات المستخدمة فى انتاجه .

ويتم فى هذا المركز ، التدريب النظرى والعملى التطبيقى على مجموعة من المواد الأساسية المرتبطة بالخبز والمخابز ، مثل تكنولوجيا الخبيز ، وأساسيات التخمير ، وعلاقة ذلك بنوعية الخبز ، ومراقبة الجودة ، ومعامل تقييم مواصفات الدقيق والخبز ، وتغليف الخبز ، وتكنولوجيا الطحن ، والأمن الصناعى ، وتحليل الأغذية ، وأعمال الصيانة للمخابز الاوتوماتيكية ، وهندسة المخابز وتصميماتها ، واقتصاديات انتاج الخبز، والشروط الصحية الواجب توافرها فى المخابز .

- انشاء مدرسة متخصصة لتخريج الطحانين والخبازين : والغرض من انشاء هذه المدرسة هو الاهتمام بتعليم وتخريج فنيين مهرة فى صناعات الطحن والخبيز ، وجعلها من الصناعات الغذائية الراقية ، خاصة وأن حجم العمل والمواد الخام الناتج فى هذه الصناعات كبير الغاية ، مما يستلزم أن يقوم على تشغيله كوادر فنية مؤهلة علميا ومدربة تدريبا كافيا . على أن تكون هناك أجور ومكافآت مجزية لهؤلاء الخريجين بما يتناسب مع موقعهم فى العمل وخبرتهم ودراستهم .

٦- الصيانة وأهميتها :

ترتبط عملية الصيانة - بصفة خاصة - بالمخابز الآلية ونصف الآليـة ، اذ أنه بدون الصيانة الدورية يقصر عمر المعدات والآلات بشكل مباشر . وقد درجت بعض المخابز الآلية على عدم الاهتمام بصيانة الآلات والمعدات الا عند حدوث عطل فيها ، مما يتسبب فى تعطيل العمـل ، بالاضافة الى استهلاك المعدات فى فترة قصيرة .

وهنا يجب التركيز على عدة نقاط أساسية ، من أهمها :

- عمل الصيانة اللازمة للآلات والمعدات بصفة دورية حسب ما هو منصوص عليه فى كتالوجات هذه المعدات .

- توفير قطع الغيار الاصلية وتصنيعها محليا .

- تدريب القائمين على الصيانة على مستوى راق ، سواء بمصر أو بالخارج ، والتأكد من أنهم على مستوى مناسب لهذا الغرض .

- توفير الحافز المجزى للقائمين بالصيانة لضمان ارتباطهم بهذه المهنة .

٧- الرقابة الفعالة :

تقوم الجهات المختصة للرقابة بدور كبير فى مجال صناعة الرغيف ، سواء كان ذلك عن طريق ضبط الدقيق المهرب أو ضبط مخالفات

مواصفات الخبز من حيث الكمية والنوعية . الا أن الخبز ينتج فى كثير من الاحيان بمواصفات تقل كثيرا عن المفروض ، خاصة فى الوزن والقطر وسمك اللبابة الى جانب صفات الجودة الأخرى مثل : اللون والطعم والرائحة والمظهر العام ، وذلك لسببين ، الأول : هو التساهل من أجل أن يتوافر الرغيف للمستهلك ، والثانى : هو عدم توافر الاجر المناسب للعامل والربح المناسب لصاحب المخبز . لذلك فانه عند توفير الربح المناسب وتحديد الأجر الفعلى للعمال يمكن للرقابة أن تؤدى دورها كاملا ، ويتحمل المنتج الجزاء الصارم فى حالة المخالفة للمواصفات . ولن يقتصر ذلك على وزن الرغيف فقط ، بل يتم بتقييم جودة الرغيف عن طريق معامل متخصصة تقوم بتقدير نسبة الرطوبة والقطر ودرجة النضج والتخمير وانفصال طبقتى الرغيف ونوعيته واللبابة ، الى جانب اللون والطعم والرائحة والمظهر العام .

٨- التوعية وترشيد الاستهلاك :

ينبغى العمل على ترشيد استهلاك الخبز مع تجويده ، وتحسين نوعيته من خلال خطة اعلامية تؤوب عن طريق وسائل الاعلام المختلفة ، كالتليفزيون والراديو والصحافة ، والتركيز على برامج المرأة ، للتعرف على كيفية استهلاك الخبز كتقطيع الرغيف ٤ أرباع ، وحفظ الخبز فى الثلاجة ، وتسخين الرغيف لاعادة الطزاجة اليه ، وتجفيف الخبز الذى يخشى عليه من الفساد ، أو طحنه واستخدامه فى تحضير الأغذية الأخرى ، بحيث لا يكون للرغيف فاقد يلقى فى القمامة مهما كانت نوعية الخبز .

كما يجب أن يقوم الاعلام بالتنبيه على خطورة بعض العادات الغذائية غير المرغوبة ، والكميات التى يحتاجها الفرد من الخبز وأضرار ما يزيد على ذلك ، وأهمية الخبز الاسمر وفوائده الغذائية والصحية بالمقارنة بالخبز الأبيض .

ومن الضرورى أن يقوم رجال العلم والاطباء والمتخصصون فى مجال الخبز والحبوب ، بشرح مثل هذه الامور التى تؤدى فى النهاية الى ترشيد استهلاك الخبز بصورة علمية ، وذلك عن طريق الندوات والمحاضرات والمقالات التى تصل الى المستهلك بطريقة مبسطة وسريعة ، بحيث يتعلم كيفية استخدام الخبز استخداما سليمـا وصحيا واقتصاديا .

وهناك بعض الوسائل غير المباشرة التى تساهم فى حل مشكلة الخبز ، ومن أهمها :

- توفير الاعلاف المختلفة ، سواء الخضراء أو الجافة أو المصنعة ، بما فى ذلك الاعلاف غير التقليدية ، لتقليل الضغط على استخدام القمح والخبز فى صناعة العلف .

- رفع سعر توريد القمح المصرى ليقترب من سعر المستورد لتشجيع الزراع على الاهتمـام بمحصول القمح وزيادة الانتاج لتقليـل الاستيراد .

- الاهتمام بتحسين طرق نقل وتداول وتخزين القمح والدقيق لتقليل الفاقد .

- تشجيع برامج التنمية الشعبية بتصنيع الخبز بالمنازل بطرق شبه جماعية أو فردية ، مع توفير وسائل التصنيع وتبسيطها ، كتوفير وحدة خبيز على مستوى القرية ، مما يسهم فى خفض تكاليف الإنتاج ، وتجنب المشاكل التى تنتج عن وجود الأفران فى منازل الفلاحين ، وتقليل الضغط على المخابز بالمدن القريبة من القرى .

ولعل الجدية فى الاستعانة بهذه الوسائل ، تساعد على عودة القرية مرة أخرى كمنتجة للخبز وليست مستهلكة له .

- توفير مصادر بديلة للخبز ، مع تبصير المستهلك باستخدامها عن طريق تثقيفه غذائيا ، وهذه البدائل على سبيل المثال : المكرونة والبطاطس والبطاطا والأرز ، وبالتالى يمكن الحد من استخدام الخبز على نطاق واسع فى الغذاء .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ، وما دار فى اجتماع المجلس من مناقشات مستفيضة ، وما طرح من آراء تناولت موضوع الخبز باعتباره مشكلة قومية يجب أن تحشد لحلها كافة الجهود العلمية والشعبية والسياسية -

يوصى المجلس بما يأتى :

أولا : فيما يختص بأبعاد المشكلة :

* ضرورة التوعية ، على نطاق واسع ، بمشكلة الخبز وأبعادها المحلية والعالمية ، عن طريق الاستخدام المناسب الفعال لجميع وسائل الاعلام ، من صحافة وإذاعة وتليفزيون . مع الاهتمام بنشر برامج الارشاد الغذائى ، والتركيز بصفة خاصة على ترشيد الاستهلاك والاقلال من الفاقد ، بما يؤدى الى الاتزان فى استهلاك الخبز كمدخل اساسى لمواجهة المشكلة .

ثانيا : فيما يختص بالقمح :

* ترشيد سياسة انتاج واستيراد القمح والدقيق ، وذلك عن طريق الاجراءات والوسائل الآتية :

– العمل على رفع انتاجية القمح المحلى ، باستنباط الاصناف عالية الانتاج ، وذات القيمة الغذائية والتصنيعية المطلوبة ، مع العمل على زيادة انتاج القمح بالتوسع الافقى ، قدر الامكان .

– ترشيد السياسة السعرية للقمح المصرى ، تشجيعا للفلاح على زراعته .

– استيراد القمح والدقيق على ضوء الاحتياجات الفعلية المحددة لكل نوعية من الخبز بالمواصفات المطلوبة لها ، كل على حدة ، تجنبا لحدوث فاقد من الخبز بسبب نوعيات القمح المستورد .

– الأخذ فى الاعتبار بالاحتمالات والمتغيرات العالمية بالنسبة للقمح المستورد ، وكذلك مدى جودة اصنافه واسعارها ، وما يترتب على ذلك من التنويع فى انتاج رغيف الخبز .

– النظر فى إلغاء استيراد الدقيق الفاخر من الخارج ، والتوسع فى انتاجه محليا لضمان زيادة نسبة (الردة) ، على أن يقتصر ما يرد من هذا الدقيق على المنح والهبات الدولية .

– فحص وتحليل عينات القمح المستورد ، قبل وروده ، وتحديد مدى مطابقتها للمواصفات القياسية ، والتركيز بصفة خاصة على : نسبة البروتين والماء ، وقوة عرق الدقيق ، ولون الحبة ، والشوائب ، وغير ذلك .

– توفير شبكة من الصوامع ذات القدرات المختلفة ، تغطى سائر المحافظات ، وتزويدها بأحدث معدات الشحن والتفريغ ، لتقليل الفاقد ، مع مراعاة الاحتفاظ برصيد مناسب من الاحتياجات السنوية .

– الحد من الاهدار فى القمح ، بتوفير الاعلاف العادية وغير التقليدية ، بما يكفل عدم استخدام الخبز كعلف حيوانى .

ثالثا : فيما يختص بالطحن والمطاحن :

* ان يقتصر تصنيع الخبز البلدى على دقيق استخراج ٨٢ ٪ ، ويلغى استخراج ٨٧,٥ ٪ الذى يصنع منه رغيف أسمر لا يقبل عليه المواطنون ، مع الاستفادة بالردة فى صناعة الاعلاف .

* تنعيم ردة الدقيق استخراج ٨٢٪ لمنع تهريب الدقيق عن طريق النخل .

* ادخال نظام خلطات الدقيق بالمطاحن بنسب معينة ، وطبقا لمواصفات تكنولوجية وغذائية .

* الاهتمام بعملية ضبط رطوبة القمح قبل الطحن للحصول على أفضل دقيق وأفضل نسبة استخراج على اساس علمى .

* أن تقوم المعامل المتخصصة التابعة لوزارة التموين أو هيئة المطاحن والمخابز بتدوين بطاقة على كل جوال دقيق خارج من أى مطحن ، تتضمن البيانات التالية :

– نوع القمح ودرجة استخراجه .

– نسب البروتين والرطوبة والرماد وتشرب الماء .

– درجة ثبات العجين ومدة العجن .

* الالتزام بالمواصفات الخاصة بالدقيق وعملية تنظيفه وفصل الشوائب عنه ، وذلك عن طريق الرقابة الفعالة على المطاحن ، مع إلحاق معامل متخصصة لمراقبة الجودة بها .

* ادخال نظام نقل الدقيق والقمح من المطاحن واليها باستخدام الناقلات الصب .

* الاهتمام بتدريب القائمين على العمل بالمطاحن والصوامع داخليا وخارجيا . وانشاء مدرسة لتخريج الطاحنين المتخصصين لتطوير

هذه الصناعة .

* توفير قطع الغيار الخاصة بالمطاحن ، والعمل على تصنيعها محليا والاهتمام بصيانتها دوريا .

* ادخال المطاحن الاقتصادية التى تشبه مطاحن الحجارة المتطورة لتقوم مباشرة بتقشير وجرش الحبوب وتنعيمها الى دقيق مباشرة دون استخدام المناخل .

وهذه النوعية من المطاحن لا تناسب الاستخراجات المرتفعة من الدقيق ، وتوفر حوالى نصف تكاليف الطحن بالمقارنة بمطاحن السلندرات الضخمة .

* ادخال مطاحن الديورم اى القمح الصلب لانتاج السيمولينا اللازمة لصناعة المكرونة الفاخرة .

* ادخال مطاحن الذرة الشامية الى مصر وهى التى تقوم بنزع الجنين لتحويله الى صناعة زيت الذرة ومركزات البروتين ، ثم طحن باقى مكونات الحبة الى دقيق فاخر ورده .

وأن يلحق بكل مطحن قمح جديد مطحن ذرة وأجهزة تكوين الخلطات بالنسب المختلفة الى جانب وحدات استخراج الزيت والكسب وصناعة الاعلاف بحيث يعطى فى النهاية عائدا اقتصاديا مربحا .

* الحاق مصانع وحدات التصنيع مركزات الاعلاف بالمطاحن الكبيرة ، لأن هذه المركزات تتميز بارتفاع قيمتها الحرارية والسعرية .

رابعا : فيما يختص بالمخابز والخبز :

* انشاء المخابز الآلية ونصف الآلية بخطة زمنية مدروسة ، بحيث لا تقل الطاقة الانتاجية للمخابز الآلية عن ٥٠٪ من طاقة مخابز الجمهورية فى نهاية السنوات الخمس القادمة ، لايجاد نوع من التنافس مع القطاع الخاص ، مع تطوير هذه المخابز بهدف تحسين نوعية الرغيف ، وصيانتها دوريا ، والاستعانة بمعامل تقدير الجودة فى المخابز الضخمة .

* تشجيع العمل بالمخابز البلدية بالوسائل المناسبة ، وفى مقدمتها رفع أجور العاملين بها ، وتوفير الرعاية الصحية والاجتماعية والتأمينية لهم ، لضمان استقرارها فى هذه المخابز .

* تشجيع المخابز الطباقى التى تنتج نوعيات يقبل عليها المواطن .

على أن يصرف لها الدقيق بالسعر الحقيقى .

* السماح بانشاء مخابز تدار ذاتيا فى التجمعات المختلفة : كالمصانع والمزارع الكبيرة ، على أن تدار بمعرفة العاملين بهذه التجمعات ، مع تيسير الحصول على المخابز اللازمة ، وتيسير سداد ثمنها ، للوحدات الانتاجية أو الوظائفية المختلفة ، وذلك لانتاج الخبز بالجهود الذاتية .

* انشاء مدارس متخصصة فى الخبيز لتخريج كوادر فنية متخصصة ، وانشاء مركز علمى متخصص لبحوث الخبز ، اسوة بالمتبع فى العديد من دول العالم .

* الغاء العقوبة البدنية بالنسبة لعمال المخابز فى حالة وقوع مخالفات تموينية ، وقصرها على اصحاب المخابز والمشرفين عليها ، باعتبارهم اصحاب المصلحة والمسئولين عن ارتكاب المخالفات .

- انشاء وحدة طوارئ لصناعة الخبز فى كل محافظة وفى بعض المدن الكبيرة ، تتكون من المتدربين على صناعة الخبز من : العمالة المتخصصة ، والمجندين وغيرهم ، لتتولى تشغيل المخابز التى يتقرر غلقها بسبب المخالفات التموينية الجسيمة .

* استخدام محسنات الخبز على اساس علمى - فى المخابز الآلية ونصف الآلية باضافة المولت ، أو حامض الاسكوربيك ، أو المستحلبات ، لتحسين خواص الخبز الغذائية والمظهرية .

* الاهتمام بمواصفات رغيف الخبز البلدى ، وخاصة نسبة الرطوبة والوزن والقطر .

* النظر فى انتاج نوعيات متميزة من الخبز للقادرين من غير ذوى الدخول المحدودة وزيادة منافذ توزيعها فى بعض الاحياء والمدن ، مما يؤدى الى تطوير المنتج ورفع الربحية للمنتجين .

مع التصريح بانتاج الخبز الطباقى الذى يقبل عليه المستهلك ، وكذلك بعض نوعيات الخبز التى تناسب بعض المرضى .

* تشجيع اعداد الخبز بالمنازل ، فى الريف والمدن ، للاستهلاك المنزلى ، وذلك عن طريق توفير أفران منزلية صغيرة الحجم ، يراعى فى تصميمها الوقت والجهد .

* العمل على تشجيع خلط دقيق القمح بدقيق الذرة فى صناعة

الخبز ، خاصة وان هذا الامر كان سائدا فى الريف المصرى .

* التوسع فى انتاج الخميرة الجافة والطازجة وتوفيرها لصناعة الخبز ، عن طريق انشاء مصانع متخصصة فى كافة انحاء الجمهورية وخاصة فى الصعيد .

* توسيع نطاق تعبئة الخبز ، للاحتفاظ برطوبته وطزاجته لمدة طويلة بهدف تقليل الفاقد منه .

* دراسة امكان بيع الخبز بالوزن ، لضبط عملية الانتاج ، وتوفير الكميات المهدرة منه بسبب نظام البيع الحالى .

* توفير بدائل الخبز من الأغذية النشوية مثل : البطاطس والذرة الطازجة ، بصفة منتظمة وباسعار مناسبة ، بما يقلل من استخدام الخبز .

ملحق

إطار عام

لخطة تنفيذية لانتاج الخبز

يمثل هذا الاطار الاتجاهات العامة لخطة تنفيذية مقترحة على مراحل ثلاث ، تستغرق كل مرحلة منها سنتين ، وبحيث لا يتم الانتقال من مرحلة الى المرحلة التالية الا بعد تقييم ما تم انجازه فى المرحلة السابقة ، على ضوء ما قد يحدث من متغيرات ، وذلك على النحو الآتى :

المرحلة الأولى :

تهدف هذه المرحلة الى :

– توفير رغيف الخبز بانشاء مخابز آلية ونصف آلية ونشرها على هيئة شبكة تغطى جميع محافظات الجمهورية ، بما يتناسب مع الكثافة السكانية فى كل منطقة .

– تشجيع التنافس بين المخابز البلدية بمنح المخبز الذى يستوفى المواصفات القياسية للخبز ويحافظ على درجة الجودة الممتازة – جوائز مناسبة ، تشجيعا له وحفزا للمخابز الاخرى على الارتقاء بخبزها .

– انتاج نوعيات متميزة من الخبز للقادرين من غير ذوى الدخل المحدود ، وزيادة منافذ توزيعها فى بعض الاحياء والمدن ، لما يؤدى اليه ذلك من تطوير وتحسين المنتج ورفع ربحية هذه المخابز ، مع التصريح بانتاج الخبز الطباقى الذى يقبل عليه المستهلك .

– تطوير المخابز الآلية ونصف الآلية بتوفير قطع الغيار اللازمة لها وصيانتها ، وتزويدها بمولدات احتياطية لضمان سير العمل فى حالة انقطاع التيار الكهربائى ، والحاق معامل تقدير الجودة بالمخابز الكبيرة للحكم على المواد الخام الداخلة فى الصناعات على المنتج النهائى ، لضمان ثبات المواصفات ، وكذلك ادخال المحسنات ومواد التغليف ، وتوفير وسائل النقل اللازمة والعمل على زيادة منافذ التوزيع .

– ان يقتصر استخراج الدقيق على نوعين ٧٢٪ و ٨٢٪ ، وأن تكون اسعارهما متقاربة لمنع احتمالات نخل الدقيق وتهريبه ، مع الابقاء على نوعية الرغيف الفينو الصغير بسعره ووزنه الحالى (قرش واحد وزن ٦٩ جراما) والرغيف الفينو الكبير (قرشان وزن ١٤٠ جراما) مع النظر مستقبلا فى تعديل وزنهما بالتخفيض عن طريق فرد الرغيف قليلا .

المرحلة الثانية :

يرتكز فى هذه المرحلة على الآتى :

– الارتقاء بالمخابز الآلية ومعامل مراقبة الجودة والارتباط بالمواصفات القياسية .

– نشر انتاج النوعيات المميزة من الخبز على نطاق أوسع .

– نشر انتاج الخبز الطباقى بالمخابز البلدية بصفة خاصة .

– قصر الدعم على انتاج المخابز الحكومية بالنسبة لسعر الدقيق استخراج ٨٢٪ .

المرحلة الثالثة :

وتقوم هذه المرحلة على الآتى :

– انتاج الخبز على اساس القيمة الحقيقية لتكاليف الانتاج وأسعار المواد الخام الداخلة فى انتاجه .

– فتح المجال للمنافسة بين المخابز المختلفة من القطاعين العام والخاص ، لصالح النوعية الممتازة من الخبز ، ولصالح المستهلك ولصالح العام للدولة بما يقلل الاستيراد النسبى للقمح . على أن يباع الخبز فى هذه المرحلة بالوزن .

– التصريح بانتاج النوعيات المختلفة بمواصفات يتم الاتفاق عليها بين المنتجين واللجنة المختصة بوزارة التموين ، وأهمها : الوزن ، الرطوبة ، التركيب الكيماوى للخبز ، على أن يكتب الوزن على كل عبوة .

وفى المراحل الثلاث السابقة ، يجب التأكيد على دور المستهلك فى ترشيد استهلاك الخبز عن طريق الحفظ واستهلاك الاجزاء المستبقاة ، مع التوعية بأن الدول النامية – ومن بينها مصر – تعتمد فى استيفاء مطاحنها من القمح على الفائض من ثلاث دول هى . الولايات المتحدة الامريكية ، وكندا ، واستراليا ، وأن هذا الفائض فى تذبذب مستمر ، وأن الطلب عليه فى زيادة مستمرة ، مما قد يشكل خطورة فى المستقبل بالنسبة للخبز ، وأن تقوم أجهزة الاعلام بدورها فى ترشيد المستهلك بشتى الوسائل .

كما ينبغى أن تهتم الدولة ببناء الصوامع الضخمة للاحتفاظ برصيد كاف من القمح والحبوب الأخرى ، لمواجهة أية مشكلة قد تحدث مستقبلا .

وعلى هدى هذه الخطة التنفيذية المقترحة ، تكون مرحلة دعم رغيف الخبز على النحو التالى :

مبالغ الدعم الصافى المخصصة لانواع الدقيق المختلفة :

نوع الدقيق	مبالغ الدعم
الدقيق استخراج ٨٢٪	١٧٣،٨٦٢،٠٠٠ جنيه
" " ٨٧،٥٪	٣٨٣،٨٧٥،٢٠٠ "
لدقيق المكرونه ٧٢٪	٤٢،٦٨٥،٢٠٠ "
" الخبز الافرنجى ٧٢٪	٣٠،٨٨٩،٢٠٠ "
" " الشامى الصغير ٧٢٪	٣٦،١٠١،٧٥٢ "
" " الكبير ٧٢٪	٦،٣٧٠،٨٩٨ "
مستودعات ٧٢٪	٢٥،٤٨٩،٢٠٠ "
حلويات ونواشف ٧٢٪	١،٣٠٨،٤٥٠ "
مجموعها	٧٠٠،٥٨١،٩٠٠ "

يخص رغيف الخبز بأنواعه

المختلفة منها + المستودعات = ٦٥٧،٨٩٦،٧٠٠ "

ومما سبق يتضح أن جميع نوعيات الدقيق للاستخدامات المختلفة مدعمة من قبل الدولة وذلك بنسب مختلفة .

واذا ما حسب ثمن شراء القمح والدقيق والمصاريف الاضافية الاخرى ، حتى الوصول الى المطاحن ، فان هذا الدعم يرتفع الى حوالى ٨٥٠ مليون جنيه .

واذا ما تم استبدال الدقيق استخراج ٨٧،٥ ٪ بدقيق استخراج ٨٢٪ لصناعة الخبز ، فان ذلك يؤدى – حسابيا – الى وفر فى الدعم قدره حوالى ١٤٤ مليون جنيه فى السنة .

وبناء على ذلك يكون دعم الخبز بعد خصم هذا الفرق = ٥١٣،٧٨١،٥٠٠ جنيه .

وفى حالة الغاء دعم الدقيق الفاخر ٧٢٪ المخصص للخبز وقدره ١٠٠،١٥٩،٥٠٠ جنيه ، يصبح الدعم الكلى ٤١٣،٦٣٢،٠٠٠ جنيه .

وفى حالة رفع سعر الردة الموجهة للعلف الى عشرة قروش الكيلو ، يكون الفرق فى الكمية المقدرة للعلف هى ٥٤٠ الف طن .

٥٤٠،٠٠٠ × ٧٠ جم فرق السعر للطن = ٣٧،٨٠٠،٠٠٠ جنيه

وعند خصم هذا المبلغ يكون الدعم = ٣٧٥،٨٢٢،٠٠٠ جنيه .

فى حالة رفع سعر السميد من ٣٥ الى ٤٥ قرش للكيلو ، يكون فرق السعر ٢٠ قرش للكيلو يضرب فى كمية السميد وهى :

١٧ الف طن ١٧،٠٠٠ × ٢٠٠ = ٣،٤٠٠،٠٠٠ جنيه .

عند خصم هذا المبلغ يكون الدعم = ٣٧٢،٤٢٢،٠٠٠ "

وبافتراض تحسين نوعية الدقيق والخبز ونشربرامج الارشاد الغذائى ، فانه يمكن توفير ٢٥ ٪ من الاستهلاك الحسابى والفاقد من الخبز ، وهذا فى حد ذاته يحقق وفرا فى الدعم قدره حوالى مائة مليون جنيه ، بحيث يصبح ٢٧٢،٤٢٢،٠٠٠ جنيه .

واذا امكن أن تسير الامور على هذا النحو ، فانه عند انقضاء الفترات الانتقالية المشار اليها – والتى تستغرق ست سنوات – يمكن ان يلغى الدعم نهائيا ، ويكون المستهلك قد تهيأ لذلك بطريقة منطقية وعن اقتناع .

مستقبـــــــل

منتجات الطماطم المصنعة

عمليات تصنيع الخضر هى أحد الأركان الأساسية لاقتصاديات انتاج الخضر ، اذ تكفل تعبئة الانتاج الخام بصورة صالحة للتصدير والاستهلاك المحلى بما يرضى ذوق المستهلك ، سواء بتقديم الانتاج معبأ بحالته الطازجة أو المجمدة ، علاوة على أنها إحدى ضمانات توازن الاسعار وحماية الانتاج من التقلبات الموسمية التى تتعرض لها السوق المحلية ، بجانب انها تقلل الى حد كبير من نسبة الفاقد أو التالف من الانتاج .

ويتسم تداول الخضر فى جمهورية مصر العربية بالتخلف فى تطوير قطف وتعبئة محاصيل الخضر ، الأمر الذى يؤدى الى تلف يتراوح بين ٢٥ - ٣٠ ٪ من جملة المحصول .

وتعتبر الطماطم من اكثر محصولات الخضر قابلية للتلف ، سواء كان هذا التلف ميكانيكيا أو حشريا أو فسيولوجيا بسبب التعرض لأشعة الشمس أو نقص بعض العناصر الغذائية ، وكذلك اكثرها تعرضا للتقلبات الموسمية التى تشهدها السوق المحلية ، خاصة فى أوقات الندرة فيما بين العروات ، وهو أمر تحدث معه فجوة بين الانتاج ومتطلبات الاستهلاك كثيرا ما تتناولها جماهير المستهلكين وأجهزة الاعلام بالتحليل والدراسة بهدف تحديد كشف دور الوزارات المعنية وهى : الزراعة والصناعة والتموين فى هذا المجال .

اعتبارات ومؤشرات فى مجال زراعة الخضر فى مصر :

ووصولا الى تضييق الفجوة بين الانتاج ومتطلبات الاستهلاك فى مجال الخضر - ومن بينها الطماطم - يلزم عرض بعض الاعتبارات والمؤشرات فى مجال زراعة الخضر فى مصر باعتبارها احد المحددات الرئيسية فى موضوع هذه الدراسة ، وذلك على النحو التالى :

- حتمية الاتجاه نحو تكثيف الزراعة التقليدية لتحقيق استخدام افضل لنفس الموارد ، والارتفاع بعوائد الاستثمار إلى حدها الاقتصادى الامثل .

- زيادة انتاج الخضر لمواجهة زيادة الطلب عليها لضمان الاحتفاظ بمعدلات الاستهلاك الحالية .

- تتصدر مصر كثيرا من دول العالم فى متوسط انتاجية بعض اصناف الخضر مثل : الثوم والفاصوليا والبسلة ، بينما ينخفض فيها محصول الطماطم بوضوح عن متوسطات الانتاج العالمية ، كما يتضح من الجدول التالى :

متوسط انتاج وحدة المساحة (كجم / هكتار) بمصر

مقارنة ببعض دول العالم

الدولة	ثوم	كرنب	فاصوليا	بسلة	طماطم	بطاطس
مصر	٢٨٨٣٢	٢٤١٤٠	٩٢٢١	٧٧٠٧	١٧٤٩٠	٢٠٢٩٨
أمريكا	١٤٥٧١	٢١٦٠٠	٤٩٤٢	٦٦٧٧	٤٢٨١٨	—
اليابان	-	٢٥٨٩٤	٨٢٠٨	٦٤٨١	٥٣٧٣٣	—
فرنسا	٦٥٦٧	٢٦٥١٥	٦٠٩١	٦٨١٩	٤٧٨١٤	٢٩٤٦٩
يوغسلافيا	٣٣٧٦	١٥٩٥٧	٥٢٢٩	٣٩٩٠	١٢٣٦٨	—
أوربا الغربية	٥٩٣٤	٢٣٢٥٨	٨٣٦٠	٧٢٨٨	٢٧٢٣٣	—
انجلترا	—	—	—	—	—	٣٠٨٠٠
هولندا	—	—	—	—	—	٣٦٢٠٠
دول حوض البحر الابيض	—	—	—	—	—	١٤٧٠٠

- يمكن فى ضوء الخبرات المتاحة فى مصر والتجارب الرائدة التى نفذتها وزارة الزراعة ، الوصول بانتاج الطماطم الى ٢٥ طنا كمتوسط عام للفدان فى الزراعات المكشوفة ، لو اعتنى بمقاومة الآفات والعمليات الزراعية ، وزراعة الهجن والاصناف الجديدة غزيرة المحصول .

- باستقراء احصائيات انتاج الخضر فى الفترة من ١٩٧٦ الى ١٩٨٠ ، يتضح ان متوسط الانتاج فى خلال هذه السنوات الخمس هو ٧٨٣٢٧٧٢٠ طنا ، وباستبعاد الكميات المصنعة وكميات التقاوى ، يتضح أن الكميات المتاحة - كمتوسط للاستهلاك المحلى فى خلال هذه السنوات الخمس - كانت ٦٨٩٤٩٧١ طن .

- أن التخلف فى تطوير قطف وتعبئة محاصيل الخضر يؤدى الى تلف ما يربو على ٢.٣ مليون طن ، تمثل ٢٨.٨٪ من جملة المحصول الناتج .

- لا يزال يعتمد على استيراد تقاوى الخضر من الخارج ، ولا يتعدى الانتاج المحلى منها ٧١٤ طن بنسبة ٢١٪ فقط من اجمالى الاحتياجات التى تقدر بحوالى ٣٤٠٠ طن .

- تعتبر عمليات تصنيع الخضر أحد الاركان الأساسية لاقتصاديات انتاج الخضر باعتبارها إحدى ضمانات توازن الاسعار وحماية الانتاج من التقلبات الموسمية ، التى تتعرض لها السوق المحلية فى مواسم الانتاج .

- يقدر المستهدف لشركات حفظ الاغذية حتى عام ١٩٩٠ بحوالى ٢٤٠ الف طن ، ويمكن مع تقليل التالف والفاقد الاستفادة بما يتروح بين ٢٠٠ - ٣٠٠ الف طن ، ترفع الكميات المتاحة للتصنيع الى ما يربو على ٥٠٠ الف طن .

معوقات التصنيع الغذائى فى مصر :

لم يعد التصنيع الغذائى ، وخاصة صناعة حفــظ وتعليب الخضروات ، قادرا على القيام بالدور المنتظر منه ، بسبب التغيرات الموسمية الحادة فى أسعار الكميات المعروضة من الخضروات الطازجة ، فضلا عن ارتفاع نسبة التالف والفاقد من المحصول الطازج وخاصة الطماطم ، مما أدى الى عدم امكان تصدير كميات يعتد بها من الطماطم الطازجة ، خاصة فى ضوء التغيرات التى حدثت فى البنيان الاقتصادى المصرى والتى ترتب عليها زيادة الطلب على المنتجات المصنعة ، فى وقت لا تستطيع فيه شركات التصنيع بأوضاعها الحالية وفى ظل السياسات السعرية القائمة مواكبة هذا الطلب المتزايد على المنتجات المصنعة ، ومن ثم تزايدت الواردات من هذه المنتجات برغم ما تنادى به بعض الآراء من ضرورة النهوض بصناعة حفظ الاغذية بالقدر الذى يكفى للاستهلاك المحلى بجانب فائض تصديرى منها ، والعمل على النهوض بانتاج الخضر وتطويره بالكيفية التى تحقق هذا الغرض كهدف اساسى ، وليس ثانويا يقوم على ما يتبقى من الاستهلاك الطازج .

وتستهدف هذه الدراسة ، التعرف على أهم العوامل المتسببة فى ضعف كفاءة تصنيع منتجات الطماطم وعجزها عن سد احتياجات السوق المحلية ، للوصول الى تصور بعض المقترحات التى تساهم فى تطوير الوضع القائم ، بما يكفل تنشيط حركة تصنيع الطماطم ، والاستفادة من الطماطم الطازجة فى اوقات انخفاض اسعارها وزيادة كمياتها المعروضة ، ومحاولة العمل بكافة السبل والوسائل لسد الاحتياجات المحلية ، علاوة على تحقيق فائض يمكن تصديره فى صورة منتجات طماطم ، بالإضافة إلى تصدير الطماطم الطازجــة .

ويفيد فى مجال هذه الدراسة ابراز ما يلى :

أهمية الأغذية المحفوظة :

تعتبر صناعة حفظ الاغذية من الصناعات الهامة فى الدول ذات الموارد والثروات الزراعية ، اذ تقوم هذه الصناعة باحداث توازن بين العرض والطلب على الحاصلات الزراعية عن طريق تصنيع الفائض عن حاجة الاستهلاك الطازج ، علاوة على توفير المعروض من المنتجات المحفوظة على مدار العام ، خاصة مع التطور الذى حدث فى البنيان الاجتماعى ، ولاسيما فى المجتمعات المتقدمة ، والذى كان من ابرز سماته الزيادة المطردة فى اعداد السيدات العاملات وفى احتياجاتهن

بالتالى الى أغذية مجهزة أو نصف مجهزة ، الامر الذى ادى الى زيادة كبيرة فى حجم الطلب على الاغذية المحفوظة ، بحيث أصبحت اغذية لازمة بدرجة أو بأخرى لجميع افراد المجتمع .

ويضاف الى ما سبق ، ما تؤديه صناعة الأغذية المحفوظة من دور هام فى تغذية الجيوش – سواء فى الحرب أو السلم – واثرها المباشر على نتائج المعارك الحربية ، خصوصا فى عالم اليوم الذى يندر ان تخلو فيه منطقة من نوع من أنواع النزاع المسلح .

ومن ثم اصبح من الاهمية بمكان توفير الاستثمارات اللازمة لهذه الصناعة بما يمكنها من تلبية احتياجات كل من السوق المحلى والخارجى . اذ أن هذه الصناعة تستطيع ان تكون ذات اثر فعال فى ميزان مدفوعات الدول التى تولى هذه الصناعة ما تستحقه من العناية والاهتمام . ويكفى لتوضيح ذلك أن نضرب مثلا بانتاج بلغاريا من الاغذية المحفوظة حيث بلغ فى عام ١٩٧٩ حوالى مليون طن ، صدرت منها ما يقرب من ثلاثة ارباع المليون بقيمة بلغت حوالى ٧٥٠ مليون دولار ، فى حين كان انتاج مصر فى العام نفسه ٦٧ الف طن ، وبلغت قيمة الصادرات ٢٠ مليون دولار .

أهمية الحفظ بالتعليب :

يطلق لفظ التعليب على الأغذية المحفوظة فى العلب ، غير أن هذه التسمية لم تعد مقصورة على الاغذية المحفوظة فى العلب ، بل تعدتها لتشمل الأغذية المحفوظة فى أوعية الومنيوم أو برطمانات أو زجاجات محكمة الغلق ، ومعاملة حراريا بما يكفل القضاء على عوامل فسادها .

وصناعة الحفظ بالتعليب تعتبر من أهم صناعات الحفظ ، وقد استحوذت على اهتمام العديد من اجهزة ومراكز البحث العلمى ، وازدهرت وتقدمت بفضل تضافر العديد من نتائج الابحاث التى قامت بها تلك المراكز .

وعلى الرغم من دخول الاغذية المجمدة كمنافس للأغذية المعلبة ، إلا ان الطلب على الاخيرة ما زال فى ازدياد حيث تتميز ببقائها صالحة للاستهلاك لفترات تمتد لعدة سنوات ، وكذلك بسرعة استخدامها وبسهولة اعدادها ، فهى لا تستدعى وقتا للاستعادة كما فى الاغذية المجففة ولا وقتا لزوال حالة التجمد كما فى الأغذية المجمدة .

منتجات الطماطم المصنعة :

يجرى تصنيع عدة منتجات من ثمار الطماطم تتباين حسب غرض الاستهلاك ، وهذه المنتجات يجب أن تنتج فى جميع الاحوال من ثمار سليمة تامة النضج كاملة التلوين خالية من أى عيوب ظاهرية ، مثل : تهشم الثمار أو الاصابة بأى من الأمراض الفطرية أو الحشرية أو بسبب التهشم الميكانيكى فى اثناء النقل ، ذلك لان سلامة الثمار الداخلة فى عملية الانتاج لها تأثيرها فى المنتج النهائى .

ومن أهم منتجات الطماطم الشائعة فى كثير من دول العالم :

١) عصير الطماطم : وهو العصير المستخرج على البارد أو تحت معاملة حرارية من ثمار الطماطم السليمة تامة النضج ، وغير المركز والمحتوى على لب الثمار ، مع اضافة ملح ، أو بدونه .

ويشترط فى عصير الطماطم أن يتم تصنيعه من ثمار عصيرية غير شحمية مكتملة التلوين ذات نكهة غنية من طعم ورائحة ورقم حمضى عـال .

وفى مصر يتم انتاج عصير الطماطم بما لايجاوز ٢ ٪ من منتجات الطماطم المصنعة لمقابلة احتياجات الفنادق والمحلات العامة السياحية ، حيث يكون الاهتمام موجها اساسا الى انتاج صلصة لاستخدامات الطهى .

٢) صلصة الطماطم : وهى تعتبر من أهم منتجات الطماطم التى يتم التركيز على انتاجها فى مصر لاستخدامات الطهى .

ويتم انتاج الصلصة من ثمار الطماطم ذات الجودة العالية من المواصفات السابق ذكرها ، وبتركيز يتراوح بين ٢٣ ٪ – ٢٥ ٪ من المواد الصلبة الذائبة ، ومن الطبيعى انه يفضل انتاجها من الثمار المحتوية على نسبة عالية من المواد الصلبة ، ويتم الانتاج للوصول إلى هذا التركيز داخل أوعية مفرغة الهواء على درجة حرارة ٦٥°م للحفاظ على جودة لون المنتج النهائى .

٣) معجون الطماطم : ويتم انتاجه بنفس اشتراطات صلصة الطماطم ولكن بتركيز يتراوح بين ٣٥ ٪ الى ٣٨ ٪ . ولاسترجاعه لانتاج صلصة بتركيز يتراوح بين ٢٣٪ - ٢٥٪ ، فانه يتم تعديل التركيز داخل أوعية التركيز تحت التفريغ ، مع اضافة ماء أو عصير طماطم (ويفضل الاخير) . وعموما فان تعديل التركيز أمر غير مرغوب ، لما يصادفه من كثير من الصعوبات الفنية التى تؤثر على جودة المنتج النهائى .

٤) صلصة المائدة (الكاتشب) : وهى تعتبر من أفضل منتجات الطماطم المحببة لدى المستهلكين خاصة فى الدول الأوربية وامريكا ، وهى عادة تصنع مباشرة من لب ثمار الطماطم ، أو تصنع كمرتكزات (صلصة) فى مرحلة أولى ، ثم تنقل الى مصانع متخصصة لتحضيرها فى الصورة النهائية التى تقوم عليها .

ويفضل تصنيع الكاتشب من ثمار شحمية وليست عصيرية غنية فى محتواها من المواد الصلب الذائبة ، ويضاف اليها عند التصنيع ملح وسكر وخل وبودرة بصل أو شرائح بصل ، مع خليط من المواد الحريفة مثل : بودرة الثوم وبودرة الفلفل الأحمر لتحسين اللون .

وتعبا الكاتشب فى زجاجات عبوات ٢٥٠ - ٥٠٠ جرام وتباع باسعار مرتفعة ، ولاشك أن توسع المنتجين فى مصر فى انتاج هذا النوع يمكن من تغطية احتياجات السوق المحلى وتوفير العملات الحرة التى تخصص لاستيراده من الخارج ، فضلا عن أن اسعار بيعه سوف تكون مجزية بما يغطى جزءا من الخسائر التى تتحملها الشركات من بيع الصلصة المسعرة جبريا بأقل من تكلفتها الفعلية .

٥) حفظ ثمار الطماطم الكاملة : اصبح هذا المنتج يلاقى اقبالا كبيرا لدى المستهلكين فى كل من أوربا وامريكا ، غير أنه لا يزال غير معروف فى السوق المحلى لارتفاع تكلفته ، حيث يعبأ فى عبوات صفيح أو عبوات زجاجية ٨٠٠ جرام ، ويتراوح سعر العبوة بين ١٨٠ مليم للعبوة الصفيح ، و٣٧٥ مليم للعبوة الزجاجية ، فى حين أن المحتوى من الثمار لايتجاوز قيمته ٨٠ - ١٠٠ مليم .

وفى مثل هذا الانتاج تستعمل عادة ثمار طماطم ذات صفات معينة لابد ان يتوافر فيها : صغر الحجم ، تلون كامل للثمرة ، تجانس حجم الثمار ، ثمار ذات لب لحمى وليست عصيرية ، غنية بالنكهة والرقم الحمضى ، ويتم عند التصنيع سلخ قشور الثمار بالبخار ، مع تعبئتها فى بيئة من عصير الطماطم الطبيعى .

ومن الممكن تصنيع هذا المنتج فى مصر بهدف التصدير ، نظرا لأن اسعاره لن تواكب مستوى دخول الافراد فى مصر .

وصلصة الطماطم اكثر هذه المنتجات تمشيا مع رغبات المستهلكين فى مصر .

دراسة الطلب على منتجات الطماطم :

تعتبر دراسات الطلب وسلوك المستهلك على جانب كبير من الاهمية ، وخاصة ان الهدف النهائى من العملية الانتاجية هو اتاحة السلع التى تواكب رغبات المستهلكين كما وكيفا ، وفى الشكل والزمن والمكان الملائم للمستهلك.

ودراسة الطلب المحلى على منتجات الطماطم المصنعة فى جمهورية مصر العربية امر يكتنفه الكثير من الصعوبات والمشكلات التحليلية ، اذ تتوقف الكميات المستهلكة الفعلية فى الواقع على الكميات المتاحة للاستهلاك فى ظل الظروف الانتاجية والتموينية والسعرية السائدة . ومن البدهى ان تلك الكميات المستهلكة تزيد اذا ما اتيحت أو طرحت فى السوق المحلى كميات اكبر من تلك المنتجات فى ظل المستويات السعرية والدخلية وغيرها من العوامل الاخرى السائدة .

ومن ثم فان دراسة تحليل الطلب المحلى على صلصة الطماطم تأخذ فى الاعتبار حجم الانتاج وكذلك حجم الاستيراد والتصدير - ان وجد - خلال فترة زمنية مقبولة والتغيير فى المخزون السلعى من سنة لأخرى لامكان التعرف على الاستهلاك الظاهرى الذى يمثل الطلب الافتراضى خلال الفترة الماضية ، حيث لا يشمل الطلب الافتراضى أو الاستهلاك الظاهرى حجم الطلب المكبوت أو الطلب الكامن الذى يتمثل فى عدم قدرة جهاز الانتاج على تلبية احتياجات الطلب السوقى أو عند وجود قصور أو عقبات لاستيراد هذه المنتجات من الخارج سدا للفجوة بين امكانات

جهاز الانتاج وحجم طلب السوق .

وللوصول إلى تطور الاستهلاك الفعلى من منتجات الطماطم المحفوظة وخاصة الصلصة فى السوق المصرية ، فان الأمر يقتضى دراسة تطور الانتاج وكذلك الصادرات المصرية من هذا المنتج - إن وجدت - وحجم الاستيراد ، وبذلك يمكن حساب الكميات المتاحة للاستهلاك المحلى من صلصة الطماطم .

وفيما يلى تناول لهذه العناصر الثلاثة :

أولا : تطور انتاج منتجات الطماطم :

يبين الجدول التالى كمية الانتاج من منتجات الطماطم بالطن وقيمتها بالألف جنيه فى الفترة ٦٠/١٩٦١ - ١٩٨٤ :

كمية الانتاج من منتجات الطماطم بالطن وقيمتها
بالألف جنيه فى الفترة ٦٠/١٩٦١ - ١٩٨٤

السنة	كمية الانتاج بالطن	القيمة بالألف جنيه
٦٠/١٩٦١	٦٨٢	١٢٨
٦٤/١٩٦٥	١٣٥٤	٣٥٩
٦٩/١٩٧٠	٤٩٣	١٤٨
١٩٧٣	١٧٩١	٦٨٧
١٩٧٤	١٧٣٥	٦٨٩
١٩٧٥	٢٨٦٧	١١١١
١٩٧٦	٢٩٥٠	١١٤٣
١٩٧٧	٢٩٠٢	١٣٦٧
١٩٧٨	٤٠٧٥	٢٠٣٨
١٩٧٩	٥٠٥٣	٢٥٢٦
١٩٨٠	٤١٨١	٢٠٩١
١٩٨١	٤٨٠٦	٣٥٨٠
١٩٨٢	٥٠٤٩	٤١١٢
١٩٨٣	٣٠٧٦	٢٥٨٨
١٩٨٤	٧٢٦٣	٣٧٣١

ويتضح من هذا الجدول :

- ان تطور الانتاج لا يعكس التطور التدريجى ولكن يتصف بوجود طفرات انتاج فى بعض السنوات وانخفاض كبير فى سنوات اخرى عن السنوات التى سبقتها ، ويرجع هذا الارتفاع والانخفاض الى مجموعة من الاسباب ، منها :

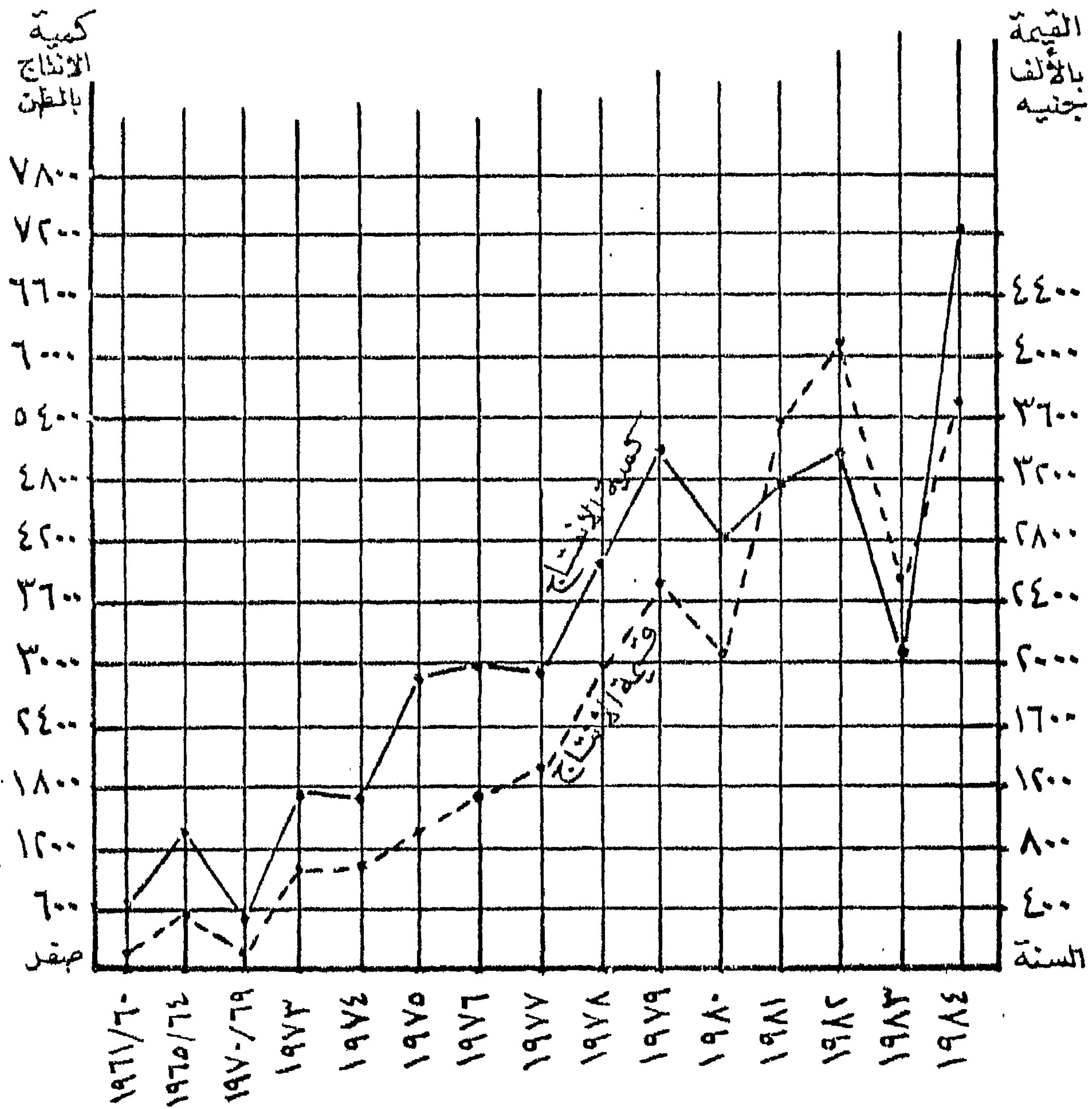
× ان الانتاج يعتمد الى حد كبير على الانتاج الزراعى الذى يتأثر فى مصر بدرجة كبيرة بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية التى تسود اثناء فترات الزراعة والحصاد .

× ان الانتاج يعتمد الى حد كبير على اسعار شراء الخامات الزراعية التى لا تتسم بالثبات خلال الموسم الواحد . ولما كان المنتجون - وخاصة منتجى القطاع العام - لا يستطيعون شراء مستلزمات الانتاج الزراعى عند ارتفاع اسعارها ، فانهم لايستطيعون ان يحصلوا على ما يكفيهم من هذه المستلزمات لتشغيل طاقات الانتاج بالصورة المخطط لها طوال اليوم .

وتاسيسا على السببين السابقين ، فان المنتجين المحليين يحاولون الاستفادة باكبر ما يمكن عندما تتوافر المستلزمات الزراعية باسعار مقبولة لهم فيعملون على تشغيل خطوط أنتاج هذه المستلزمات بالذات ، دون تلك التى تقف اسعار منتجاتها حائلا أمام الانتاج ، حيث ترتفع تكلفة الانتاج من هذه المنتجات بارتفاع اسعار مستلزماتها بشكل لا يسمح لهم ببيع انتاجها فى الاسواق فى ظل نظام التسعير الجبرى ، وعلى هذا فان المخزون السلعى من المنتجات تامة الصنع يمثل جانبا هاما فى هذه الصناعة بالذات . ذلك لان زيادة الانتاج المبنية على الاستفادة - ما امكن - من العوامل التى تمكن المنتجين من تدبير احتياجاتهم عند توافر المحصولات الزراعية باسعار مقبولة ، تؤدى بالضرورة الى وجود مخزون سلعى تحاول الشركات ان تستفيد منه فى السنوات التالية ، ولكن هذا المخزون لا يمكن الاستفادة منه لسنوات طويلة ، حيث يخضع لقواعد المواصفات القانونية وللبوار والتلف بعد فترة زمنية معينة .

تطــور كميــة الانتــاج من الطمــاطـم بالطــن وقيمتهـــا

بالألف جنيه فى الفترة من ٦٠ / ٦١ - ١٩٨٤



وعلى هذا نجد أن الشركات المنتجة نفسها مضطرة – فى بعض الاحيان – الى تقليل برامج انتاجها من الاصناف التى يتوافر لديها مخزون سلعى منها يغطى حاجة الطلب خلال الأجل القصير والمتوسط .

ثانيا : الصادرات والواردات المصرية من منتجات الطماطم المعلبة :

تعتبر صلصة الطماطم فى حكم السلع التموينية من وجهة نظر متخذى القرار ، ونظرا لعدم كفاية حجم الانتاج لسد حاجات الاستهلاك المحلى ، فقد توقف ما كان يتم تصديره سابقا من عصير الطماطم وتم توجيه كل الكميات المنتجة الى الاسواق المحلية وحظر تصدير جزء منه ، فضلا عن التجاء الدولة الى استيرادها من الخارج .

وقد تطور حجم الواردات منها منذ عام ١٩٧٣ وما بعدها – سنة بعد أخرى – بسبب عوامل من اهمها :

× التجاء القائمين على التموين بالجيش الى استيراد كميات متزايدة من الأغذية المحفوظة .

× انتهاج سياسة الانفتاح الاقتصادى وتشجيع استثمار رأس المال العربى والاجنبى فى مجالات السياحة والفنادق ، واقامة الكثير من المنشآت – فى هذا المجال – التى سارعت باستيراد مجموعة من منتجات الاغذية المحفوظة التى تتناسب وطلبات عملائها الاجانب .

× السياسة الجمركية التى تعفى منتجات الاغذية المحفوظة من الجمارك أو تخفض من نسبتها بشكل ملحوظ ، شجعت على زيادة حجم المنتجات المستوردة .

× زيادة السكان وارتفاع مستوى المعيشة فى مصر بسبب ارتفاع الدخل القومى .

ويؤكد هذا التطور فى حجم الواردات من منتجات الطماطم ، الجدول الوارد فى الصفحة التالية .

ثالثا : موقف المخزون السلعى للصلصة خلال الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٣ :

يمثل المخزون السلعى أحد المؤشرات الهامة عند حساب الاستهلاك الظاهرى للسوق المحلى من هذا المنتج . وطبيعة صناعة حفظ الاغذية – بصفة عامة – تقتضى وجود تغيرات فى المخزون السلعى من عام الى آخر ، وذلك بسبب طبيعة مستلزمات الانتاج الزراعية ومدى توافرها باسعار مناسبة فى مواسم الانتاج الزراعى ، كما يتأثر المخزون السلعى بتقلبات السوق المحلى .

وفيما يلى بيان بموقف المخزون السلعى من منتجات الطماطم المعلبة خلال الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٣ يوضح مدى تذبذب المخزون السلعى وعدم ثباته :

المخزون السلعى من منتجات الطماطم والتغير فيه فى الفترة ٧١–١٩٨٣

السنة	المخزون السلعى بالطن	التغير فى المخزون بالطن
١٩٧١	١٤٦	–
١٩٧٢	٢١٦	٧٠
١٩٧٣	١٢٧	(٨٩)
١٩٧٤	٥٣١	٤٠٤
١٩٧٥	١١٤١	٦١٠
١٩٧٦	١٥١٢	٣٧١
١٩٧٧	١١٧٦	(٣٣٦)
١٩٧٨	١٩٣٣	٧٥٧
١٩٧٩	١٣٥٠	(٥٨٣)
١٩٨٠	١٩٠٠	٥٥٠
١٩٨١	١٤٤٨	(٤٠٦)
١٩٨٢	١٩٨٩	(٤٩٩)
١٩٨٣	١٢٩٦	

تطور الاستهلاك الظاهرى لمنتجات الطماطم المعلبة (الصلصة).

يستهدف تحليل تطور الانتاج من الصلصة خلال الفترة ٧٢/١٩٨٠ وكذا التغير فى المخزون خلال تلك السنوات ، والواردات والصادرات

تطور الواردات من الأغذية المحفوظة بالطن

في الفترة ١٩٧١ / ١٩٨٠

السنوات / البيان	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٩	١٩٨٠
عصير وفواكه محفوظة	٢٧٥	٣٩	٧٨	٧٣٨	١٦٤٩	٢٧٩٩	٢٣٣٤	٣٧٦٠	٥٤٢	٧٧٠
مربـات					٣٢	١٦٣٣	٦٨٩	١٦١	٨٧٤	٩١٨
منتجات طماطم	١٣٥	١٧	٣٨	٤١٧	٩٦٠	٩٦٠	١٢٣٩	١٣٠١	٢٩٣٣	٤١٠٩
خضر محفوظة	١٩	٣٠	٥	٦٠	١٣٧	١٧٧	١٨٦	٢٩٤	٤١٩	٤٥٩٧
معلبات اسماك	٦٢١	٤٤٠	٩١	٥٢٦	١٤٠٨	١٩٣١	٢٣٦١	٣٤٠٩	٣٩١١	٤٣٠٠
اسماك مجمدة	٥٥٨٠	٧٣٥٠	٢٢٤٤٩	١٩٢٧٦	٢٥٤٢٩	٣٣٧٦٦	٤٣٧٠	٦٢٣٠	٦٥٨٠	٧١٠٠

* بيانات سنة ١٩٨٠ تقديرية فيما عدا الاسماك المجمدة

خلال نفس الفترة الزمنية - الوصول الى حجم الاستهلاك الظاهرى سنويا فى الفترة من ٧٢ /١٩٨٣ والذى قدر على أساس حجم الانتاج المحلى السنوى ، مضافا اليه الواردات ومخصوما منه الصادرات ، مع الأخذ فى الاعتبار التغيير فى المخزون السلعى .

وعلى ضوء ذلك ، يكون حجم الاستهلاك الظاهرى على النحو المبين فى الجدول التالى :

الاستهلاك الظاهرى المحسوب فى
الفترة ١٩٧٢ - ١٩٨٣

السنة	الاستهلاك الظاهرى بالطن
١٩٧٢	١٠٣٣
١٩٧٣	١٨٩٩
١٩٧٤	١٧٤٦
١٩٧٥	٣٢١٦
١٩٧٦	٣٨١٠
١٩٧٧	٤٣٤٦
١٩٧٨	٧٠٩٢
١٩٧٩	٧٧٠٣
١٩٨٠	٨٧٦٦
١٩٨١	٩٩٤١
١٩٨٢	١٠٧٣٦
١٩٨٣	١١٥٩٥

ومن الجدول السابق يتضح أن استهلاك الصلصة اتسم بالتزايد الملحوظ ، حيث قفز حجم الاستهلاك فى عام ١٩٨٠ الى سبعة امثال ما كان عليه عام ١٩٧٢ . وترجع هذه الزيادة فى الاستهلاك اساسا الى مجموعة من العوامل الهامة من بينها : زيادة عدد السكان ، وارتفاع مستوى الدخول خاصة بعد عام ٧٢ ، وكذلك تغير نمط الاستهلاك .

الا أن الاستهلاك المحلى الظاهرى الذى تم حسابه لا يمثل الطلب الحقيقى أو الطاقة الاستيعابية للسوق المحلية خلال الفترة الماضية .

تعديل الاستهلاك الظاهرى ليتضمن الطلب المكبوت خلال الفترة ٧٢-١٩٨٠ :

يقصد بالطلب المكبوت ذلك القدر من الطلب الذى كان من الممكن أن يتحول الى استهلاك فعلى ، لولا تدخل مجموعة من العوامل التى تعمل على عدم توافر قدر من هذه المنتجات فى الاسواق ، وقد تتعلق هذه العوامل بالجوانب الانتاجية والفنية وسياسات الشركات فى بناء هيكل المخزون من السلع تامة الصنع أو الجوانب المتعلقة بسياسات الاستيراد والتصدير ، سواء على مستوى الدولة أو على مستوى المنشأة .

وقد اعتمد فى تقدير الطلب المكبوت خلال الفترة ٧٢ / ١٩٧٧ على آراء رجال الادارة العليا بالشركات الرئيسية المنتجة (قها وادفينا) . اما الفترة من ٧٨ / ١٩٨٠ فقد اعتمد فى تقدير الطلب على احصاءات كلتا الشركتين الخاصة بحجم الطلبات غير المنفذة .

وتشير تقديرات الطلب المكبوت فى الفترة ١٩٧٧/٧٢ - كما يوضحها الجدول التالى - الى صغر نسبة هذا الطلب فى حالات الخضر المحفوظة والمربات والبقول المعلبة بالمقارنة بنسبة الطلب المكبوت للاصناف الاخرى التى وصلت الى ٥٠٪ فى الخضر المجمدة ، و٣٥ ٪ فى منتجات الطماطم .

النسبة المئوية لحجم الطلب المكبوت للطلب الكلى
لمجموعات المنتجات المصنعة خلال
١٩٧٧/٧٢ ، ١٩٨٠/٧٨

البيان	الفترة ١٩٧٧/٧٢ الطلب المكبوت ٪	الفترة ١٩٨٠/٧٨ الطلب المكبوت ٪
عصائر وشربات وكمبوت	١٢	٧
مربات	١٤	٢٠
منتجات الطماطم	٣٥	٣٠
خضروات محفوظة	٨	٥
خضروات مجمدة	٥٠	١٠٠
بقول معلبة	١٥	١٢
فاكهة مجففة	٥	٤٠
اسماك مجمدة مجهزة	١٠	٢٠

واذا ما اضيفت هذه النسب من الطلب المكبوت الى الاستهلاك الظاهرى السنوى المتحقق خلال السنوات من ٧٢ - ١٩٨٣ ، لأمكن التوصل الى مؤشرات تقديرية للطلب الحقيقى وهو الاستهلاك الذى كان من الممكن ان يتحقق فى السوق المحلية لولا وجود بعض العوائق والمتغيرات المؤثرة التى سادت الاقتصاد القومى . وعلى هذا فان تعديل الاستهلاك الظاهرى ليشمل هذه النسبة ، امر لابد منه للتنبؤ بما سوف يكون عليه الطلب والاستهلاك خلال الفترات المقبلة .

وعلى أساس الجدولين السابقين ، يوضح الجدول التالى تقديرات حجم الطلب على صلصة الطماطم خلال السنوات ٧٢ - ١٩٨٣ .

تقديرات لتطور حجم الطلب على السلعة

فى الفترة ٧٢-١٩٨٣

السنوات	حجم الطلب بالطن
١٩٧٢	١٣٩٤
١٩٧٣	٢٥٦٤
١٩٧٤	٢٣٥٧
١٩٧٥	٣٣٤٩
١٩٧٦	٥١٤٤
١٩٧٧	٥٨٦٧
١٩٧٨	٩٢١٩
١٩٧٩	١٠٠١٤
١٩٨٠	١١٣٩٦
١٩٨١	١١٩٠٠
١٩٨٢	١٣٢٠٠
١٩٨٣	١١٤٥٠٠

متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهرى من صلصة الطماطم:

يتأثر نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهرى بكل من الكمية المتاحة للاستهلاك وعدد السكان .

وقد تم حساب متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك الظاهرى الحقيقى وليس المعدل ، خلال السنوات ٧٧ - ١٩٨٠ .

وفيما يلى متوسط نصيب الفرد بالكيلو جرام من الاستهلاك الظاهرى من صلصة الطماطم خلال هذه الفترة .

متوسط نصيب الفرد من الاستهلاك

الظاهرى لصلصة الطماطم فى الفترة

٧٧- ١٩٨٠

السنة	اجمالى الاستهلاك الظاهرى بالطن	عدد السكان بالمليـــــون	نصيب الفرد بالكيلو جرام
١٩٧٧	٤٣٤٦	٣٨.٨	٠.١١
١٩٧٨	٧٠٩٢	٣٩.٧	٠.١٨
١٩٧٩	٧٧٠٣	٤٠.٦	٠.١٩
١٩٨٠	٨٧٦٦	٤١.٥	٠.٢١

التنبؤ بالطلب على الصلصة للفترة المقبلة حتى عام ٢٠٠٠

تستهلك صلصة الطماطم فى مصر من خلال :

أ) الاستهلاك الجماعى : ويشمل استهلاك القطاع الحكومى الذى يتضمن : المستشفيات العامة والمدارس ، الادارات المركزية للاحتياجات بالقوات المسلحة ، ادارات الاحتياجات لتموين قوات الامن المركزى ، كما يشمل الاستهلاك الجماعى لتوريدات من الشركات المنتجة مباشرة للتجمعات العمالية فى المصانع والنوادى والفنادق وغيرها .

ب) الاستهلاك العائلى : ويشمل الاستهلاك النهائى لكميات المنتجات التى تتعامل فيها شركات التموين (المجمعات الاستهلاكية) باعتبارها القناة الرئيسية التى يسلكها منتج الصلصة للوصول الى المستهلك النهائى .

ولكى نصل الى نصيب كل من القطاعين المذكورين من الاستهلاك ، فقد تم الاسترشاد بحجم المبيعات الفعلية لشركتى قها وادفينا خلال السنوات ٧٨ - ٧٩ - ١٩٨٠ الى هذه القطاعات ، حيث تبين ان متوسط نسبة الاستهلاك الجماعى الى الاستهلاك الفردى خلال الفترة المذكورة

هى ٢١ ٪ الى ٧٩ ٪ .

ولاشك أنه عند التنبؤ بالطلب ، لابد من الاخذ فى الاعتبار كافة العوامل التى تؤثر على الطلب الكلى وهى :

- مدى توافر الاعتمادات التى تخصص لمنشآت الاستهلاك الجمـــاعى .

- عدد السكان وما يعكسه معدل نمو السكان خلال الفترات المقبلة ، وكذلك مدى التوسع فى قطاعات الخدمات الحكومية كالمدارس والمستشفيات وأجهزة الشرطة والقوات المسلحة وغيرها .

- السكان الحضريون : وما يختلفون فيه عن سكان الريف من حيث الشراء وعادات الشراء .

- تطور عدد النساء العاملات : بالمصانع والاجهزة الحكومية والشركات التجارية .

- متوسط دخل الفرد : ذلك لأن المستهلك الحقيقى يتخذ من دخله اساسا لتحديد طلبه على نوع من أنوع السلع .

- السعر : وان كان يجدر الاشارة الى صعوبة استخدام السعر كمتغير عند اعداد تنبؤات الطلب ، وخاصة انه فى حالات السلع المسعرة تسعيرا جبريا مثل معظم منتجات الاغذية المحفوظة ، يلزم ان يكون هناك تحفظ شديد على استخدام الاسعار كعامل مؤثر على الطلب ، اذ ان هذه الاسعار لا تعكس الصورة التوازنية الحقيقية فى المجتمع بالنسبة للدخول أو لتفضيلات المستهلك .

كذلك تجدر الاشارة الى أن بعض الدراسات التى أجريت فى أواخر عقد السبعينات واوائل الثمانينات للتنبؤ بحجم الاستهلاك الكلى لمجموعات السلع الغذائية المحفوظة ومن بينها مجموعة منتجات الطماطم (صلصة طماطم وعصير طماطم) ، اظهرت تباينا شديدا . ومن هذه الدراسات على سبيل المثال النموذجان التاليان :

أولا : دراسة خاصة بالهيئة العامة للتصنيع بالاشتراك مع البيت الاستشارى العربى الدولى أريكون عام ١٩٨٠ :

وقد اسفرت هذه الدراسة عن مؤشرات التنبؤ بالطلب الكلى على منتجات الطماطم للفترة من ١٩٨٥ حتى عام ٢٠٠٠ على الوجه الذى يوضحه الجدول التالى :

التنبؤ بالطلب على منتجات الطماطم المحفوظة
بالألف طن خلال السنوات
١٩٨٥ - ٢٠٠٠

السنوات	اجمالى الطلب	منتجات الطماطم	
		صلصة الطماطم	عصير الطماطم
١٩٨٥	١٧.٤	١٧.٠٠	٠.٤
١٩٨٦	١٨.٧	١٨.٣	٠.٤
١٩٨٧	٢٠.٠٠	١٩.٦	٠.٤
١٩٨٨	٢١.٣	٢٠.٩	٠.٤
١٩٨٩	٢٢.٦	٢٢.١	٠.٥
١٩٩٠	٢٣.٩	٢٣.٤	٠.٥
١٩٩١	٢٥.٢	٢٤.٧	٠.٥
١٩٩٢	٢٦.٥	٢٦.٠٠	٠.٥
١٩٩٣	٢٧.٨	٢٧.٢	٠.٦
١٩٩٤	٢٩.١	٢٨.٥	٠.٦
١٩٩٥	٣٠.٣	٢٩.٧	٠.٦
١٩٩٦	٣١.٦	٣١.٠٠	٠.٦
١٩٩٧	٣٢.٩	٣٢.٢	٠.٧
١٩٩٨	٣٤.٢	٣٣.٥	٠.٧
١٩٩٩	٣٥.٢	٣٤.٨	٠.٧
٢٠٠٠	٣٦.٨	٣٦.١	٠.٧

ثانيا : دراسة خاصة بالامانة الفنية للصناعات الغذائية بشأن اجراء مسح للصناعات الغذائية بمصر والسودان فى نطاق لجان التكامل بالاشتراك مع الهيئة العامة للتصنيع عام ١٩٧٨ :

وقد اسفرت هذه الدراسة عن مؤشرات التنبؤ بالطلب الكلى على منتجات الاغذية المحفوظة ، ومن بينها منتجات الطماطم للفترة من ١٩٧٨ حتى عام ٢٠٠٠ .

تقديرات الاستهلاك لأهم مجموعات منتجات الاغذية المحفوظة

فـــى الفتـــــــرة ١٩٧٧ - ٢٠٠٠

السنه	نسبه الزياده	الاستهلاك الكلي من المعلبات والفاكهة والبقول والاسماك واللحوم المحفوظة طن	عصير وشربات	مربات	خضروات	الطماطم	البقول	معلبات اسماك	لحوم محفوظة
١٩٧٧		٤٤١٣٦	١٦١١٨	٦٢٧٦	٢٩٧٧	٢٦٠٢	٧٣٥١	٣٦٦٠	١٨٤٩
١٩٧٨	٧,٥	٤٧٤٥٥	١٧٧٣٠	٩٧٤٣	٣٠٥١	٣١٣٤	٢٨٦٩	٣٩٥٣	١٩٧٨
١٩٧٩	٧,٦	٥١٠٤٧	١٩٥٠٣	١٠٢٣٠	٣١٢٧	٣٣٨٥	٨٤١٧	٤٢٦٩	٢١١٦
١٩٨٠	٧,٦	٥٤٩٣٧	٢١٤٥٣	١٠٧٤٢	٣٢٠٥	٣٦٥٦	٩٠٠٦	٤٦١١	٢٢٦٤
١٩٨١	٧,٧	٥٩١٤٨	٢٣٥٩٨	١١٢٧٩	٣٢٨٥	٣٩٤٨	٩٦٧٦	٩٤٨٠	٢٤٢٢
١٩٨٢	٧,٧	٦٣٧١٣	٢٥٩٥٨	١١٨٤٣	٢٣٦٧	٤٢٦٤	١٠٣١٣	٥٣٧٨	٢٥٩٢
١٩٨٣	٧,٨	٦٨٦٥٩	٢٨٥٥٤	١٢٤٣٥	٣٤٥١	٤٦٠٥	١١٠٣٣	٥٨٠٨	٢٧٧٣
١٩٨٤	٧,٨	٧٤٠٢١	٢١٤٠٩	١٣٥٥٧	٣٥٣٧	٤٩٧٣	١١٨٠٥	٦٢٧٣	٢٩٦٧
١٩٨٥	٧,٨	٧٩٨٣٧	٣٤٥٥٠	١٣٧١٠	٣٦٢٥	٥٣٧١	١٢١٣١	٦٧٧٥	٣١٧٥
١٩٨٦	٧,٩	٨٦١٤٧	٣٨٠٠٥	١٤٣٩٦	٣٧١٦	٥٨٠١	١٣٥١٥	٧٣١٧	٣٣٩٧
١٩٨٧	٧,٩	٩٢٩٩٤	٤١٨٠٦	١٥١١٦	٣٨٠٩	٦٢٦٥	١٤٤٦١	٧٩٠٢	٣٦٣٥
١٩٨٨	٨,٠	١٠٠٤٢٥	٤٥٩٨٧	١٥٨٧٢	٣٩٠٤	٦٧٦٦	١٥٤٧٣	٨٥٣٤	٣٨٨٩
١٩٨٩	٨,٠	١٠٨٤٩٥	٥٠٥٨٦	١٦٦٦٦	٤٠٠٢	٧٣٠٧	١٦٥٥٦	٩٢١٧	٤١٦١
١٩٩٠	٨,١	١١٧٢٥	٥٥٦٤٥	١٧٤٩٩	٤١٠٢	٧٨٩٢	١٧٧١٥	٩٩٥٤	٤٤٥٢
١٩٩١	٨,١	١٠٦٧٨١	٦١٢١٠	١٨٣٧٤	٤٢٠٥	٨٥٢٣	١٨٩٥٥	١٠٧٥٠	٤٧٦٤
١٩٩٢	٨,٢	١١٧١٢٨	٦٧٣٣١	١٩٢٩٣	٤٣١٠	٩٢٠٥	٢٠٢٨٢	١١٦١٠	٥٠٩٧
١٩٩٣	٨,٢	١٤٨٣٧٦	٧٤٠٦٤	٣٠٢٥٨	٤٤١٨	٩٩٤١	٢١٧٠٢	١٢٥٣٩	٥٤٥٤
١٩٩٤	٨,٢	١٦٠٦٠٤	٨١٤٧٠	٣١٢٧١	٤٥٢٨	١٠٧٣٦	٢٣٢٢١	١٣٥٤٢	٥٨٣٦
١٩٩٥	٨,٢	١٧٣٩٠٤	٨٩٦١٧	٢٢٣٣٥	٤٦٤١	١١٥٩٥	٢٤٨٤٦	١٤٦٢٥	٦٢٤٥
١٩٩٦	٨,٣	١٨٨٣٧٣	٩٨٥٧٩	٢٣٤٥٢	٤٧٥٧	١٢٥٢٣	٢٦٥٨٥	١٥٧٩٥	٦٦٨٢
١٩٩٧	٨,٤	٢٠٤١١٨	١٠٨٤٣٧	٢٤٦٢٥	٤٨٧٦	١٣٥٢٥	٢٨٤٤٦	١٧٠٥٩	٧١٥٠
١٩٩٨	٨,٤	٢٢١٢٥٤	١١٩٢٨١	٢٥٨٥٦	٤٩٩٨	١٤٦٠٧	٣٠٤٣٧	١٨٤٢٤	٧٦٦٥١
١٩٩٩	٨,٤	٢٣٩١١٠	١٣١٢٠٩	٢٧١٤٩	٥١٢٣	١٥٧٧٦	٢٣٥٦٨	١٩٨٩٨	٨١٨٧
٢٠٠٠	٨,٥	٢٦٠٢٢٣	١٤٤٣٣٠	٢٨٥٥٦	٥٢٥١	١٧٠٣٨	٣٤٨٤٨	٢١٤٩٠	٨٧٦٠

وباستظهار مؤشر التنبؤ بالطلب الكلى للدراستين السابقتين ، يرجح الاخذ بمؤشرات الدراسة الأولى لما يلى :

١) مؤشرات الدراسة الثانية أخذت بمعدل نمو ثابت تقريبا لجميع مجموعات السلع الغذائية المحفوظة ، دون الأخذ فى الاعتبار المحددات السابق الاشارة اليها عند التنبؤ المستقبلى للطلب الكلى ، مثل : التغير فى المخزون السلعى من سنة الى اخرى سلبا أو ايجابا ، وكذلك الانتاج الفعلى لمدد تاريخية سابقة لعملية التنبؤ ، والاستهلاك الظاهرى وتقدير حجم الطلب المكبوت . وكلها مؤشرات تعين على تحديد عملية التنبؤ بأسلوب علمى .

٢) بالنسبة للدراسة الأولى ، روعى عند التنبؤ بالطلب الكلى الأخذ فى الاعتبار جميع العوامل السابقة ، بالاضافة الى المؤشرات فى الطلب الفردى والطلب الجماعى على السلعة .

المحددات الاساسية لتصنيع منتجات الطماطم فى مصر:

أولا : الخامات الزراعية :

تلعب الخامات الزراعية الدور الأساسى والهام فى نجاح صناعة حفظ الاغذية ، وهى تمثل عنصرا هاما فى تكاليف الانتاج حيث تتراوح نسبتها بين ٢٥- ٥٠٪ من اجمالى التكاليف ، وفقا لنوع المنتج وطريقة حفظه .

ويعتبر توفير الخامات الزراعية بالكمية المطلوبة والمواصفات الواجبة ، وفى الوقت المناسب وبالسعر الملائم - من أهم العناصر فى تقدم وازدهار صناعة حفظ الأغذية ، وكذلك فان استيفاء الخامات الزراعية لشروط الجودة المطلوبة يعتبر أمرا حيويا لنجاح صناعة الاغذية حيث لايمكن بحال من الاحوال الحصول على انتاج ذى صفات جودة عالية ما لم نبدأ اصلا بخامات جيدة . ولا يخفى ما لعنصر جودة المنتجات من اثر فعال لدعم قدرتها على المنافسة ، خصوصا فى البلاد المتقدمة التى تعتبر الجودة هى المفتاح الأول لأسواقها .

وقد بلغت الكمية المستخدمة فى انتاج صلصة الطماطم فى عام ١٩٧٩ نحو ٢٥٠٠٠ طن ثمار طماطم ، فى حين بلغ الانتاج الزراعى فى نفس العام ٢٤٢٠٥٥٥ طن ثمار طماطم ، وبمقارنة الرقمين يتضح ان كميات الخامات الزراعية المستخدمة فى تصنيع الصلصة ١.٠٣٪ من كمية الانتاج الزراعى السنوى . ومع ذلك فان الشركات الصناعية المنتجة تعانى نقصا فى الخامات ، ينتج عنه تعطيل فى الطاقات المتاحة وعدم الوفاء بمتطلبات الاسواق .

ويرجع ذلك لعدة أسباب منها :

- عدم التحكم فى طول مدة عرض محصول الطماطم .
- عدم توفر الخامات الزراعية المطلوبة للتصنيع بأسعار اقتصادية ، مع عدم ثبات الاسعار حتى خلال الموسم الواحد .
- عدم توفر الجودة المطلوبة فى الخامات المتاحة للتصنيع للوفاء بمتطلبات الانتاج الجيد ، اذ يجب ان تتميز الطماطم المتاحة للتصنيع بصفات الجودة العامة ، من حيث اللون والقوام والطعم ونسبة الحموضة ، وان تكون بصفة خاصة ذات محتوى عال من المواد الصلبة الذائبة .

ويتم مداركة احتياجات التصنيع من الطماطم عن طريق التجار والسماسرة ونسبة تكاد تكون منعدمة من المزارعين مباشرة بواسطة لجان مشتروات تمثل فيها الادارات المعنية . ونظرا لأن حوالى ٩٠ ٪ من نشاط قطاع الاغذية المحفوظة يقع فى مجال القطاع العام ، فان اللوائح المالية والتعقيدات الادارية الى جانب سوء الانتاج الزراعى - تلعب دورها فى عرقلة امداد المصانع باحتياجاتها من الخامات الزراعية ، سواء من حيث الكم أو الجودة .

والخامات الموردة بأى من الطريقتين تكون منخفضة الجودة وغير مناسبة لانتاج جيد ، حيث يمر عليها اكثر من ٢٤ ساعة من وقت قطفها وتعبأ فى اقفاص من الجريد ، مما يؤثر على سلامة وجودة الثمار ، اضافة إلى عدم اختيار الوسيلة المناسبة للنقل ، وطول المسافة بين اماكن الانتاج الزراعى والمصانع ، وعدم توفر المخازن المكيفة بالمصانع

لحفظ الخامات من وقت ورودها لحين بدء تصنيعها .

كل تلك العوامل تتشابك مع بعضها فى الترتيب الزمنى مما تكون حصيلته المؤكدة خامات غير جيدة ، وفى كثير من الاحوال غير صالحة للاستخدام ، مما يضع المصنع امام احد امرين : اما رفض تلك الخامات وتعرض المصانع للتعطل عن الانتاج وهو امر يؤثر تأثيرا مباشرا على اقتصاديات الانتاج ، وإما قبول تلك الخامات مع اجراء خصم مقابل عدم المطابقة للمواصفات ، وهذا الاجراء فى حد ذاته يعتبر ذا اثر سيئ على المنتج .

ومن ثم فقد اصبحت هناك ضرورة للتفكير فى اقامة خطوط انتاجية لعصير الطماطم فى اماكن تركيز زراعتها فى صورة عصير طماطم ذى تركيز مبدئى بعد التخلص من نسبة من المحتوى المائى للعصير على نحو ما يتم فى الخارج باجراء هذه العملية فى فترات الفيض المحصولى ، ونقل العصير نصف المركز بسيارات مزودة بتانكات مبردة الى المصانع لتعبئته فى اكياس بولى اثيلين داخل براميل وحفظه فى الثلاجات ، ويعاد تركيزه وتعبئته وفقا لاحتياجات الأسواق أو للاستخدام المباشر فى تجهيز الخضروات المطبوخة المعلبة .

ثانيا : الطاقات المتاحة والمتوقعة :

لاشك أن الطاقة الانتاجية المتاحة تعتبر من أهم عوامل الانتاج التى يؤدى حسن الاستغلال والاستفادة منها باكبر كفاءة ممكنة الى تحقيق نتائج اقتصادية تدفع عجلة التنمية ، مما يستدعى تحديد الطاقات غير المستغلة بهدف ترشيدالتوسعات المستقبلة ، بحيث لا يتم الموافقة على مشروعات جديدة مع وجود طاقات غير مستغلة لمشروعات قائمة ، الامر الذى يمكن معه تحقيق الاستفادة الكاملة من الموارد المتاحة على المستوى القومى .

وبدراسة الطاقات المتاحة والانتاج الفعلى لشركتى القطاع العام (قها وادفينا) يتضح ان بهما طاقات متاحة لإنتاج ١٢٠٠٠ طن ، فى حين أن الانتاج الفعلى بهما يبلغ ٥٢١٠ طن ، بمعنى ان الطاقات غير المستغلة بكلتا الشركتين ٦٧٩٠ طن بنسبة ٥٦.٦ ٪ .

ومن ارتفاع نسبة الطاقة غير المستغلة وتحليل اسبابها ، يتضح ان عدم توافر مستلزمات الانتاج يمثل ٩٩,٢ ٪ من أسبـاب عدم استغلال الطاقة .

وبالنسبة للطاقات الانتاجية للمشروعات الجديدة لانتاج صلصة الطماطم ، يتضح ان الخطة القومية قد تضمنت زيادة طاقة انتاج صلصة الطماطم بكمية قدرها ٧٢٠٠٠ طن حتى عام ١٩٨٥ موزعة على ١٢ خطا ، طاقة كل منها ٦٠٠٠ طن .

كذلك تقوم شركتا القطاع العام حاليا بتنفيذ توسعات جديدة قدرها ١٤٥٠٠ طن . ومن المنتظر ان يضيف القطاع المشترك طاقة انتاجية حتى عام ١٩٨٥ حجمها ٨٤٩٠ طن لتصبح الطاقة المطلوب اضافتها وفقا لتقديرات الخطة القومية = ٧٢٠٠٠ - (١٤٥٠٠ + ٨٤٩٠) = ٤٩٠١٠ طن .

أما بالنسبة للمشروعات الخاضعة للقانون ٤٣ ، فتبلغ طاقتها الكلية بالنسبة للاغذية المحفوظة عموما ١٧٠٠٠ طن ، وما زالت معظم هذه المشروعات تحت الدراسة بهيئة الاستثمار ، ولا يعتد بها قبل الموافقة عليها ، وذلك باستثناء التوسعات القائمة بمصنع البحيرة للمعلبات (فريسكو) وتقدر طاقته من الصلصة بحوالى ٨٠٠ طن يمكن احتسابها لأن المصنع قائم حاليا ، ويمكن احتساب طاقة توسعاته بالكامل .

ومن ثم يمكن حصر الطاقات المتوقعة حتى نهاية عام ١٩٨٥ موزعة بين مشروعات الخطة القومية والمشروعات الجارى تنفيذها ومشروعات القطاع الخاص والمشترك ، على النحو التالى :

الطاقة المتاحة عام ١٩٨٠	١٢٤٠٠ طن
خطة قومية	١٢٠٠٠ طن
مشروعات جار تنفيذها بالقطاع العام	٢٥٠٠ طن
مشروعات مشتركة او قطاع خاص	٨٠٠ طن
اجمالى الطاقة المستهدفة حتى نهاية ١٩٨٥	٢٧٧٠٠ طن

ومن ثم يمكن القول بان حجم الطاقات الجديدة التى يستهدف اضافتها حتى عام ٢٠٠٠ تقدر بكمية ٨٤٠٠ طن سنويا ، على أنه يجب الاخذ فى الاعتبار عند تنفيذ هذه الطاقات الاضافية ما ورد بالخطة القومية من مشروعات لطاقات جديدة .

وتقدر التكاليف الاستثمارية لهذه الطاقة بمبلغ ٢٩٤٠ الف جنيه ، على اساس ان التكلفة الاستثمارية لانتاج طن من الصلصة هو ٣٥٠ جنيه وفقا للأسعار السائدة عام ١٩٨١ (متضمنة المبانى والمرافق الخدمية من خطوط لانتاج العلب الصفيح ، والبخار وغيرها) .

سياسة التسعير الحالية فى السوق المحلى :

بدراسة اساليب التسعير فى شركات القطاع العام التى تعمل فى مجال انتاج الاغذية المحفوظة ، يتضح ان الغالبية العظمى من منتجاتها تخضع لأسلوب التسعير الجبرى ، ويقصد به السعر الذى يلتزم المنتج بالبيع به ، ولا يجب أن يحيد عنه كل من تاجر التجزئة أو المنتج . والافتراض العادل هنا هو أن يكون السعر الجبرى محققا لمصلحة المنتجين ومصلحة المستهلكين على السواء ، مع خلق نوع من التوازن بين الطلب والعرض فى ضوء الأسس العلمية ، الا أن المتبع حتى الآن عند وضع التسعيرة الجبرية اعطاء أولوية للاعتبارات الاجتماعية قبل العوامل الاقتصادية ، مع تعويض المنتجين جزئيا عن طريق الاعانات المالية السنوية فى صورة دعم .

والسعر الجبرى بوضعه القائم ، يساهم فى خلق مجموعة من الاضطرابات بالنسبة للمنتجين والتجار والمستهلكين على حد سواء . فالمنتجون يتضررون من انخفاض مستوى السعرالجبرى عن التكلفة التى يتحملونها والتى تتسبب فى خسائر يساهم الدعم الحكومى فى تغطية جزء منها . وبالنسبة للتجار فإنهم لا يحصلون على هوامش ربح معقولة تغطى تكلفة قيامهم بالنشاط التسويقى لهذه المنتجات ، ومن ثم يحجمون عن التعامل فى هذه الأصناف من انتاج القطاع العام . أما بالنسبة للمستهلكين ، فانهم يعانون من نقص هذه السلعة باستمرار بسبب ضعف انتشارها ، ومن سعى بعض الوسطاء غير الرسمين (سماسرة ودلالين) للتعامل فى هذه السلع وبيعها خارج نطاق الاطار القانونى بأعلى من السعر الجبرى .

ولهذا فالمقترح تحديد الاسعار على اساس تكلفة الانتاج النمطية ، حيث انه من الشائع تحديد اسعار المنتجات الغذائية على اساس تكلفة الانتاج مضافا اليها هامش ربح مجز . وتشمل تكاليف الانتاج كافة بنود التكاليف الثابتة والمتغيرة التى يتحملها المنتج مقابل قيامه بالعملية الانتاجية .

التوصيات

وعلى ضوء ما تقدم ومادار فى المجلس من مناقشات ، يوصى – لزيادة الانتاج بهدف تحقيق الاكتفاء الذاتى بجانب فائض للتصدير ، فى مجال منتجات الطماطم المصنعة – بما يلى :

أولا : فى المدى القريب :

* زيادة انتاج الخامات الزراعية (الطماطم) اللازمة للصناعة ، بتطبيق الأساليب العلمية الحديثة وتطوير النظم الزراعية وتوفير السلالات الممتازة ، سواء من الاصناف المحلية أو الهجن الوفيرة الانتاج والمقاومة للأمراض ، بجانب الاهتمام بانتاج تقاوى الأساس والتقاوى المعتمدة لزيادة انتاجية الفدان من أصناف الطماطم ذات الجودة العالية الصالحة للتصنيع .

* أن تقوم سياسة تصنيع الطماطم على اساس التخطيط المسبق ، والتنسيق بين احتياجات هذه الصناعة وبين السياسة الزراعية لتوفير الخامات اللازمة للصناعة بدلا من اعتماد هذه الصناعة حاليا على فائض الانتاج ، بما يكفل تشغيل الطاقة المعطلة فى هذه الصناعة بسبب عدم توافر الطماطم للتصنيع فى معظم اشهر السنة .

* العمل على تخفيض نسبة الفاقد باتباع ما يلى :

– استخدام الطرق والوسائل المحسنة التى تتلافى حدوث التلف وتحافظ على الثمار اثناء مراحل قطفها وتعبئتها ونقلها وتخزينها

وتداولها بالأسواق المحلية أوالخارجية .

– توفير العبوات المناسبة باحلال الصناديق البلاستيك بدلا من الاقفاص الجريد ، أو على الاقل تبطين الاقفاص الحالية بالورق والكرتون المثقب لتقليل نسبة العيوب الميكانيكية .

– توفير امكانات التبريد الأولى للثمار الحساسة لارتفاع درجة الحرارة بانشاء وحدات تبريد مبسطة لتبريد الخضر – ومنها الطماطم – فى أماكن انتاجها وتسويقها .

– ادخال زراعة الأصناف ذات المواصفات التى تتحمل عمليات التداول تحت الظروف المحلية على نحو ما أمكن انتاجه من أصناف امريكية من الطماطم تتميز ثمارها بالصلابة ، ويمكن شحنها فى عربات لورى صبا دون تعبئتها فى أقفاص أو صناديق بلاستيك ، مما يقلل من مصاريف النقل .

– انشاء مراكز التجميع والفرز والتعبئة قريبة من مراكز الانتاج .

* ان يتم التعاقد مع المنتجين الزراعيين مباشرة بعيدا عن الوسطاء خلال حلقات التداول بين المنتج والمستهلك ، الى جانب التوسع فى التعاقد مع شركات القطاع العام الزراعية المنتجة وشركات الاستثمار الزراعية وغيرها من خلال عقود طويلة المدى ، بما يضمن تشغيل الطاقات المعطلة فى المصانع القائمة على مدار العام ، علاوة على زراعة الأنواع المتميزة من شتلات الطماطم المشهورة بـارتفاع انتاجيتها .

* تطوير اللوائح المالية والادارية لشركات القطاع العام العاملة فى هذا المجال ، وخصوصا لائحة المشتروات والمخازن ، بما يسمح لها بالحصول على احتياجـاتها من النوعيات المتميزة للتصنيع مباشرة وعلى نحو أسرع .

* النظر فى تخصيص مساحات من الأراضى المستصلحة التى يجرى توزيعها ، لزراعتها بأنواع متميزة من الطماطم تصلح للتصنيع والتصدير ، بما يؤدى الى ضمان تواجدها على مدار العام ، وبالتالى الى حسن استغلال الطاقة الانتاجية الحالية فى شركتى القطاع العام على مدار السنة بدلا من ١٢٠ يوما كالمتبع حاليا . ويمكن ان تتولى احدى شركات القطاع العام تنفيذ ذلك أو الاشراف عليه .

* دراسة السوق ومتابعة منافذ التوزيع المختلفة ، وانشاء معارض متخصصة تكون بمثابة منافذ بيعية لهذه المنتجات ، وتوثق العلاقة بين المنتج وبين المستهلك ، وتشعر المستهلكين بخدمات المنتجين ، وتمثل واجهة للتواجد الفعال والدائم للشركات المنتجة ، علاوة على احداث توازن بين العرض والطلب لمنع الاختناقات التى يحاول بعض التجار خلقها عن طريق التحكم فى المعروض من هذه المنتجات ، فضلا عن تزويد الأجهزة الفنية بما يحقق تطوير المنتجات لتتناسب مع احتياجات المستهلكين واذواقهم .

* تشجيع القطاعين الخاص والمشترك فى مجال صناعة الأغذية المحفوظة بوجه عام وفى مجال منتجات الطماطم المصنعة بوجه خاص ، وذلك عن طريق :

– سرعة البت فى الطلبات المقدمة الى هيئة الاستثمار المتعلقة بصناعة منتجات الطماطم والتى يجرى دراستها حاليا . ويمكن النظر فى اعتبار أن موافقة الهيئة قد تمت بعد مضى فترة تحدد مسبقا .

– اعطاء أولوية لاقامة مصانع لهذين القطاعين فى المناطق الحرة بهدف التصدير ، مع منحها الحوافز المناسبة فى هذا المجال .

– اعطاء أولوية لتخصيص مساحات من الأراضى المستصلحة أو الجديدة لهذين القطاعين لزراعتها بالخضر والطماطم . مع اشتراط استخدامهما للميكنة الزراعية والتكنولوجيا المتقدمة .

* الدعوة الى انشاء شركات مساهمة يشارك فيها الاتحاد العام لمنتجى ومصدرى الحاصلات البستانية والمنتجون وتجار التجزئة ، بما يؤدى الى التوسع فى اقامة مصانع الاغذية المحفوظة ومنتجات الطماطم المصنعـة .

– تنشيط دور القطاع التعاونى فى مجال صناعة الأغذية المحفوظة

ومنتجات الطماطم المصنعة باستخدام رؤوس اموال التعاونيات فى انشاء المصانع والمجمعات الزراعية الصناعية .

* استخدام الأساليب الحديثة التى تكفل استغلال الفائض عن الاستهلاك الطازج ، والاستفادة من الطاقة غير المستغلة بالمصانع بسبب عدم توافر الخامات ، وحل اختناقات الاستهلاك فى هذا المجال . وقد يتحقق ذلك باقامة خطوط انتاجية لعصير الطماطم فى أماكن تركيز انتاجها فى فترات الفيض المحصولى ، أو باستخدام المستودعات المعقمة لحفظ العصائر الطبيعية ونصف المركزة التى يتاح بها التخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة أو الى التبريد .

ثانيا : فى المدى المتوسط والطويل :

* انشاء مجمعات زراعية صناعية متكاملة لانتاج وتصنيع وتصدير الطماطم ومنتجاتها ، وخاصة فى الأراضى الجديدة . يقوم نمط الاستغلال الزراعى فيها على ميكنة جميع خطوات الإنتاج من بداية الزراعة حتى الجنى وعلى الاستفادة من مزايا الانتاج الكبير ، بما يؤدى الى تخفيض التكاليف واعداد الانتاج وتجهيزه فى المصانع التى تنشأ داخل نطاق هذه المجمعات بوسائل آلية حديثة ، بحيث يصبح صالحا للتسويق المباشر فى الاسواق الخارجية والأسواق المحلية .

* وضع سياسة مدروسة ومعدة مسبقا للتنسيق بين الجهات المشتغلة فى التصدير وهى : الاتحاد العام لمنتجى ومصدرى الحاصلات البستانية وشركات التصدير للقطاع العام والخاص - لمنع التضارب بينها فى الأسواق الخارجية لتحقيق أقصى استفادة من تصدير الطماطم ، خاصة فى مواسم الشتاء ، حيث يزيد عليها الطلب الخارجى من الدول الأوربية ، بجانب وضع برامج زمنية للتصدير .

* ان تنشأ المصانع فى مناطق الانتاج أو بالقرب منها ، خصوصا فى الأراضى الزراعية الجديدة .

ثالثا : توصيات عامة :

* اعادة النظر فى النظام الحالى للتوزيع المحدد اجباريا بما يوثق العلاقات بين المنتجين من القطاعين العام والخاص وبين الموزعين ، وأن توضع الخطط لاعتبار الموزعين ، من تجار الجملة وتجار التجزئة ، ضمن نظام توزيع متكامل وليس مجرد وسطاء لنقل ملكية السلعة حتى تصل الى المستهلك النهائى ، لدورهم الهام والمؤثر بالنسبة للسلعة الموزعة ، وذلك بتعديل نسب هوامش الربح المحددة لهم ، بما يتمشى مع التكاليف التسويقية التى يتحملونها مثل تكاليف النقل والتخزين والتأمين وحساب معدل دوران السلعة ، وبما يحقق هامش ربح مجز لهؤلاء التجار .

* وضع سياسة واضحة محددة للتسعير الجبرى لمنتجات الأغذية المحفوظة عموما ومنتجات الطماطم المصنعة خصوصا على اساس معيار تكاليف الانتاج النمطية ، مضافا اليها هوامش ربح مجزية خلال حلقات تداول السلعة من المنتج الى المستهلك ، ومراعاة أسعار المنتجات المثيلة فى الأسواق ، سواء المنتجة محليا أو المستوردة ، وعائد الاستثمار فى الصناعات المماثلة ، والأخذ بمبدأ المساواة فى العائد ، مع توحيد المعاملة فى هذا المجال بالنسبة لجميع شركات القطاع العام المنتجة لهذه الأصناف ، حيث أخضع انتاج بعضها للتسعير الجبرى ، بينما ترك لبعضها الآخر حرية تحديد الأسعار .

ملحق

المستودعات المعقمة

لحفظ العصائر الطبيعية ونصف المركزة

ان فكرة المعاملة لمحصول الطماطم بالحقل ، تحتاج الى معدات وأوعية تركيز مزودة بامدادات من البخار والماء لايمكن توفيرها فى الحقل بدرجة تسمح بالاستغلال الصناعى ، ومن ثم يصعب تطبيقها . وأقصى ما يمكن أن يعامل به محصول الطماطم فى الحقل هو مجرد عملية هرس لانتاج ثمار طماطم دون أى تصفية لمحتواها من القشور والبذور ، ونقل هذا المنتج نصف المصنع الى المصنع القريب ، حيث يتم اجراء كل العمليات الصناعية ابتداء من عملية التصفية . وهذا الاسلوب لايناسب الظروف المصرية لارتفاع درجة حرارة الجو العادى معظم فترات السنة

مما يؤدى فى الغالب الى حدوث تخمر فى محتوى ثمار الطماطم المهروسة ، الأمر الذى يستلزم استخدام حاويات خاصة لنقل مهروس الطماطم .

ولعل الأسلوب المناسب هو نقل ثمار الطماطم فى السيارات داخل صناديق حقل أو بدونها – وفق نوعية ثمار الطماطم المستخدمة فى التصنيع – الى المصانع حيث يتم استخلاص العصير بالطرق العادية ثم البسترة والتبريد الى درجة ٢٠ْم وتخزينه فى أوعية (تانكات) يطلق عليها مستودعات التخزين المعقمة ، وهى تانكات اسطوانية الشكل يتم تركيبها فى وضع رأسى أو افقى ، حجم كل منها ٢٥ مترا مكعبا وتستوعب ما يتراوح بين ٢٢ – ٢٤ طن وفق الكثافة النوعية للعصير .

وهذه المستودعات مصنعة من الصلب العادى ، ومبطنة من الداخل بطبقة من البلاستيك الخاص لعزل العصير عـــن جـــدار المستـــودع (التانك) ويتم اعداد للتخزين وفق الخطوات الآتية على التوالى :

– غسيل المستودع بالماء العادى – بدخول احد العمال بزى كاوتشوك خاص (يشبة الى حد ما ملابس الغواصين) الى داخله لغسله بواسطة خرطوم مزود بالدش الرذاذى .

ويتم هذه العملية بمعاونة عامل آخر خارج التانك ، يراقب العملية ويكون على اتصال دائم مع العامل الذى يقوم بعملية الغسل بالداخل ، خشية وجود غازات ناتجة عن تخمرات من آثار تخزين سابق تضر بسلامة العامل القائم بعملية الغسل .

– يتم تعقيم التانك بعد ذلك بواسطة البخار ، حيث يمرر تيار من البخار على درجة حرارة ١٢٠ْم ولمدة ٤٠ دقيقة .

– يجرى ملء التانك بالهواء المعقم ، حيث يصل ضغط الهواء داخل التانك الى نصف ضغط جوى بمعنى نصف كيلو جرام على السنتيمتر المربع .

– يتم ضخ العصير المبستر والمعقم الى داخل التانك المملوء بالهواء المعقم ، حيث يزيح الأخير ويحل محله .

– يمكن تخزين العصير بهذه الطريقة لمدة عامين داخل المستودعات فى ساحات مكشوفة أو داخل مبان متعددة الطبقات حسب الظروف المناخية السائدة .

– بالنسبة لدرجة التركيز المناسب لهذه الطريقة ، فانها تتوقف على القوام الناتج ، وبالنسبة الى عصير الطماطم يجب ألا يزيد التركيز عن ١٥ ٪ .

ويمكن ايجاز المزايا التى يمكن أن يحققها اسلوب التخزين بالمستودعات المعقمة فى الآتى :

– الاستفادة من فائض حاصلات الخضر والفاكهة ، بزيادة السعة التخزينية لها فى صورة تسمح بتصنيعها وتعبئتها فى غير فترات مواسمها .

– مضاعفة فترة تشغيل خطوط انتاج العصائر والمركزات ، مما يتيح زيادة كفاءة استثمار الطاقات غير المستغلة لهذه الخطوط ، بمعنى أنه يمكن مضاعفة زمن تشغيل خطوط انتاج صلصة الطماطم من ١٢٠ يوما فى السنة الى ما يتراوح بين ٢٥٠ – ٣٠٠ يوم فى السنة .

– تخزين العصائر أو لب الفاكهة والتعبئة وفقا لمتطلبات السوق المحلى والتصدير ، وبذلك يكون تاريخ الانتاج هو تاريخ التعبئة . مما يتيح فترة صلاحية كاملة لمدة سنتين للموزعين ، سواء فى السوق المحلى أو فى اسواق التصدير .

– التحكم فى انتاج عصائر ذات درجات تركيز مناسبة لكل سوق على حدة ، ووفقا لتدرج اسعار تتناسب مع درجات التركيز .

– الاستفادة من تخزين لب ثمار الفواكه قصيرة الموسم مثل : المشمش واعادة تصنيعه كمربى أو عصير وفق متطلبات الأسواق .

– المعاونة فى حل اختناقات استهلاك بعض السلع – وبصفة خاصة صلصة الطماطم – حيث ان الأخذ بهذا الأسلوب من شانه أن يحقق

الوفاء بجميع احتياجات السوق المحلية من هذا المنتج دون حاجة الى الاستيراد من الخارج وبنفس طاقات خطوط الانتاج الحالية القائمة . ومع استمرار التوسع فى نظام التخزين فى المستودعات المعقمة ، يمكن مستقبلا تحقيق فائض للتصدير ، بعد الوفـاء باحتياجات السوق المحلية .

- يتم بهذا الأسلوب التخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة . ويفضل اساليب التخزين الحديثة ، سواء فى صورة ثمار طازجة أو فى صورة عصائر ومركزات فى المستودعات المعقمة ، أصبحت دول أوربا الزراعية تتقدم معظم دول العالم فى صادراتها من الخضر والفاكهة ، بعد أن مكنتها هذه الأساليب من استثمار الفائض الكبير من حاصلات الخضر والفاكهة بالتخزين لفترات طويلة وتوجيهه الى السوق العالمى ، وبصفة خاصة الى المنطقة العربية التى تمثل مراكز استهلاك كبيرة للسلع الغذائية .

وفى مصر - حيث يقدر فاقد محصولات الخضر والفاكهة بحوالى ٢٨٪ ، ويمثل حوالى ٢ مليون طن تقريبا من تلك الحاصلات - يمكن استثمار هذا الفاقد ، فضلا عن الفائض ، وذلك بالأخذ بأسلوب التقنية الحديثة فى عمليات التخزين فى المستودعات المعقمة لمقابلة الاحتياجات المتزايدة من متطلبات الاستهلاك ، وللدخول الى أسواق التصدير على مدار العام دون التقيد بمواسم ظهور تلك الحاصلات ، وبخاصة ان صناعة حفظ الاغذية تواجه فى مصر حاليا كثيرا من الاختناقات للوفاء بمتطلبات الاستهلاك المحلى المتزايد ، وأول هذه الاختناقات عدم القدرة على استيعاب فائض حاصلات الخضر والفاكهة فى ضوء طاقات انتاجية محدودة ، حتى لو استغلت بكامل قدراتها .

والعائد من الاستثمار فى هذا المجال سوف يؤتى ثماره الملموسة متمثلة فى الوفاء باحتياجات الاستهلاك المحلى ، وايقاف استنزاف موارد الدولة من العملات الاجنبية بعد وقف استيراد سلع غذائية يمكن الوفاء بها محليا عند الاخذ بأسلوب التخزين الحديث فى المستودعات المعقمة ، علاوة على رفع القدرة الاستخدامية لمعدات شركتى القطاع العام : قها وإدفينا والاستفادة من طاقتهما غير المستغلة ، بما يؤدى الى توفير السلع الغذائية المطلوبة للاستهلاك المحلى ، خاصة بالنسبة لصلصة الطماطم التى اصبح استيرادها حاليا يمثل عبئا على ميزانية الدولة .

ويقترح عند الأخذ بهذا الأسلوب فى التخزين - دعم مصانع الحفظ بطاقات تخزينية تقدر بحوالى ٢٥٠٠ متر مكعب لكل مصنع (حوالى ٢٢٠٠ طن) فى أبنية متعددة الطوابق ، مع تزويد كل مجموعة بكل مصنع بأجهزة استخراج العصير والتبخير اللازمة لزيادة الطاقة الاستيعابية للتخزين .

ومما هو جدير بالذكر ، ان الدول التى تتبع هذا الأسلوب الذى يعتمد على الحفظ بالتخزين دون الحاجة الى اضافة مواد حافظة ، هى أولى الدول التى استحدثته ونقلته عنها ايطاليا وقامت بتطويره ، ثم اقتبسته بلغاريا وتوسعت فيه بجميع مصانع الحفظ القائمة بمجمعاتها الزراعية الصناعية .

تطوير التجـــارة الداخليـــة

تمثل التجارة الداخلية اساسا هاما فى استقرار وثبات الحالة التموينية بوجه خاص والمسار الاقتصادى بوجه عام ، وتعكس حالة الرواج والنشاط فى الاقتصاد القومى من حيث الكفاية الانتاجية ، ومدى مساهمة الانتاج القومى فى تلبية احتياجات الاستهلاك .

وتعتمد التجارة الداخلية فى نشاطها على عنصرين اساسيين : تسويق الانتاج المحلى من السلع المختلفة ، واستيراد ما يلزم لتغطية احتياجات الاستهلاك .

ومن هنا فان التجارة الداخلية تتأثر بكل ما يؤثر فى هذين العنصرين الرئيسيين من عوامل وقرارات وتنظيمات . فالسياسات المؤثرة على الانتاج المحلى والاهتمام به وتطويره هى فى نفس الوقت دعم للتجارة الداخلية ، واهمال هذا الانتاج وعدم العناية بنموه وتطويره يضع التجارة الداخلية تحت تأثير العوامل الخارجية ونظم وقيود الاستيراد ومدى كفاية النقد الاجنبى المتاح لتمويل عملياته – مما يؤثر على خطط وسياسات الدولة الأخرى .

ولقد تأثرت التجارة الداخلية فى السنوات الأخيرة بعدة ظواهر من أهمها : تزايد السكان ، وقصور الانتاج المحلى عن مواكبة الزيادة السكانية ، وارتفاع معدلات الاستهلاك من السلع المختلفة الى درجة التبديد الاستهلاكى ، ودخول فئات وطبقات مستهلكة لسلع جديدة ، وتغير انماط الاستهلاك تغيرا حادا خلال حقبة السنوات العشر الأخيرة . كما كان لمشروعات السد العالى وكهربة الريف آثار كبيرة فى تغيير العادات الاجتماعية والاستهلاكية فى المجتمع ، فاصبحت الثلاجات والبوتاجازات والتليفزيونات سلعا أساسية فى حياة الاسرة فى الريف المصرى الى جانب الحضر ، سواء بسواء .

كما ساهمت زيادة الهجرة المؤقتة للعمل بالخارج الى حد كبير فى زيادة وسائل الدفع لدى فئات جديدة فى المجتمع ، مما تسبب فى اتجاه تضخمى وأدى الى طلب متزايد على شراء السلع والخدمات .

ولقد واكب نفس الحقبة الأخذ بسياسة الانفتاح فانتعش الاستيراد واكتظت السوق بسلع شتى وبضائع اساسية وتراكم الانتاج المحلى فى المخازن ، واصبح المخزون الراكد يمثل عبئا كبيرا على كاهل وحدات الانتاج ، ويحجب قدرة اقتصادية تتمثل فى قيمة المخزون .

وفى مرحلة الانفتاح قامت اجهزة التجارة الخارجية بانشطة فى مجال التجارة الداخلية وتوزيع مباشر للسلع التى تستوردها ، وقامت اجهزة التجارة الداخلية بانشطة استيرادية مباشرة لسلع معينة .

ولتنظيم هوامش تكلفة السلع المستوردة ، صدر القرار رقم ١١٩ لسنة ١٩٧٧ ، ولخفض اسعار المستورد والتخفيف عن محدودى الدخل ، انشأت الدولة مشروع كساء العاملين والطلبة .

وتهدف هذه الدراسة الى المساهمة فى تحليل العوامل والسياسة المؤثرة على التجارة الداخلية فى السلع غير الغذائية ، ووسائل تطوير هذه التجارة بتحقيق الاستقرار الذاتى لها ، وضمان وصول السلع الاساسية للمواطنين بالسعر المناسب ، والقضاء على اختناقات التداول . وسوف تنقسم الدراسة الى قسمين رئيسيين هما :

أولا : مراحل تطور التجارة الداخلية .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى مجال التجارة الداخلية .

ثم تختتم بتوصيات لتطوير التجارة الداخلية ، يتلوها « مرفق»

يتناول عرضا لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية .

أولا : مراحل تطور التجارة الداخلية :

مرت التجارة الداخلية فى مصر بعدة مراحل متميزة ، تأثرت فى كل منها بالظروف التى مرت بها البلاد سياسيا واقتصاديا واجتماعيا . وفى كل مرحلة من هذه المراحل كانت تتغير انظمة التجارة الداخلية والمؤسسات العاملة فى مجالها وفى الرقابة عليها ، وكذلك القرارات والقوانين التى تحكمها .

والى ما قبل الحرب العالمية الأولى كانت التجارة الداخلية فى مصر محدودة الحجم نسبيا ، وفى اعقاب هذه الحرب لحقها شئ من التطور اقترن بتطور وسائل النقل فى البلاد ونمو المدن والزيادة فى السكان وفى درجة التقدم والتحضر ، كما تنوعت رغبات المستهلكين الذين مالوا لمحاكاة انماط الاستهلاك الغربية ، وشارك عدد من الاجانب والمتمصرين فى أنشطة هذه التجارة ، وكانت متاجـرهم تتميز بالنظام والحجم الكبير .

وقبيل الحرب العالمية الثانية وبعدها ، نمت فئة المصريين العاملين فى التجارة الداخلية مع نمو العوامل الوطنية ، وان كانت ظروف الحرب نفسها قد أدت الى مزيد من القيود على هذه التجارة وتنظيم وتوزيع السلع ونشأة انظمة البطاقات ، فصدر المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٩ بتفويض وزير الدفاع الوطنى فى احصاء جميع المنتجات والبضائع والأدوات التى تصلح لتموين الجيش وتزويد السكان المدنيين باحتياجاتهم ، وكذلك احصاء المصانع والمستودعات وغيرها من المحال الصناعية والتجارية التى يعنى امرها الدفاع الوطنى .

وفى نفس العام ، صدر المرسوم بقانون رقم ٩٦ لسنة ١٩٣٩ الخاص بالتدابير الاستثنائية التى تتخذ لتامين سلامة البلاد وتموين الجيش ، ثم المرسوم رقم ١٠٨ لسنة ١٩٣٩ بنقل الاختصاصات التى يخولها المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٣٩ الخاص باحصاء المؤن اللازمة للجيش الى لجنة وزارية لشئون التموين . وفى عام ١٩٤٥ صدر المرسوم بقانون رقم ٩٥ الخاص بشئون التموين الذى خول وزير التموين سلطات واسعة فى سبيل تأمين البلاد ، منها : فرض قيود على الانتاج والنقل ومنح رخص وانشاء وتشغيل المحال ، والاستيلاء على السلع والمواد وتحديد الاسعار للسلع المستولى عليها ، وتحديد السلع التى يمنع الاتجار فيها وتحديد عقوبات على مخالفة هذه الاجراءات .

ولا يزال هذا المرسوم ساريا حتى الآن ولا تزال القرارات التموينية وقرارات تنظيم التجارة الداخلية تستند الى هذا المرسوم .

ومنذ قيام ثورة يوليو وحتى الآن ، تعددت وتنوعت أنظمة التجارة الداخلية وشهدت مراحل متميزة تبعا للظروف السائدة سياسيا واقتصاديا واجتماعيا ، وذلك على النحو التالى :

المرحلة الأولى : وتشمل الفترة من ١٩٥٢ الى ١٩٦٠، وتكاد التجارة الداخلية فى هذه المرحلة تكون حرة تماما واقتصر دور الدولة على الرقابة : السعرية والصحية ، وكانت تجارة الجملة وجانب كبير من تجارة التجزئة فى مجال السلع الهامة فى يد الاجانب . وفى ظل غياب التدخل الحكومى فى تلك الفترة وضح دور الغرف التجارية كتنظيمات ترعى مصالح التجار وتمثلهم امام اجهزة الدولة المختلفة .

وبشكل عام اتسمت التجارة الداخلية فى هذه الفترة بالحرية الاقتصادية وبانتظام تدفق السلع وعدم ظهور اى اختناقات وكفاية المعروض – سواء من الانتاج المحلى أو المستورد – لحاجة المواطنين . ودعم ذلك تكامل هيكل التجارة الداخلية الحر من تجارة الجملة ونصف الجملة والتجزئة ، بجانب انتظام عمليات الاستيراد والنقل .

المرحلة الثانية : وتشمل الفترة من ١٩٦٠ الى ١٩٧٣ ، وقد اختلفت هذه المرحلة تماما عما سبقها ، وذلك بصدور قوانين يوليو الاشتراكية عام ٦١ ثم تعمق الاتجاه الاشتراكى بصدور الميثاق الوطنى فى مايو ١٩٦٢ ، وتخلل ذلك وتلاه انشاء المؤسسات العامة النوعية المتخصصة . حيث انشئت المؤسسة التعاونية الاستهلاكية فى عام ١٩٦١ وكانت تشرف على بعض أنشطة تجارة الجملة وتجارة التجزئة فى مجال

السلع الغذائية ، وغير الغذائية ، الى أن اعيد تنظيم المؤسسات العامة النوعية ، وأنشئت المؤسسات العامة التى تعمل فى مجال التجارة الداخلية أو المتعلقة بها ، وذلك على النحو التالى :

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الاستهلاكية : تشرف على جميع شركات الجملة والتجزئة التى تقوم بتوزيع السلع الاستهلاكية غير الغذائية .

× المؤسسة المصرية العامة للسلع الغذائية : تشرف على شركات الجملة للسلع الغذائية وشركات الثلج وشركات المجمعات .

× المؤسة المصرية العامة للسلع الهندسية : تشرف على شركات التجارة الداخلية بمجال السلع والمعدات الكهربائية والهندسية .

× المؤسسة المصرية العامة للتجارة الخارجية : تولت كافة عمليات الواردات والصادرات وحرمت مكاتب الاستيراد من النشاط ، ويتبعها شركات التصدير والاستيراد .

والى جانب هذه المؤسسات انشأت الدولة عدة تنظيمات مساعدة لضمان سهولة وعدالة التوزيع فى المحافظات ، من أهمها انشاء لجان توزيع السلع والجمعيات التعاونية المتخصصة فى مجموعة من السلع .

وقد اتسمت هذه المرحلة بالتدخل الشديد من جانب الدولة وهيمنتها شبه الكاملة على تجارة الجملة والواردات ، كما شهدت العديد من الاختناقات وتضارب الاختصاص بين الأجهزة .

المرحلة الثالثة : وتشمل الفترة من ١٩٧٤ الى الآن . وقد بدأت هذه المرحلة بانتهاء حرب اكتوبر ١٩٧٣ وانتهجت فيها الدولة سياسة الانفتاح الاقتصادى ، بهدف تجديد دماء الاقتصاد المصرى ، وادخال وسائل التكنولوجيا الحديثة الى وسائل الانتاج ، وعدم قصر التعامل على كتلة اقتصادية أو اتجاه معين ، وفتح أبواب جديدة للتنمية والتقدم وجذب رؤوس الأموال العربية والأجنبية لاستثمارها فى مصر . وتشجيعا لهذا الاتجاه صدرت عدة قوانين وقرارات تستهدف تشجيع الاستثمار والاتجار وتقديم الضمانات والحصانات لرأس المال ، علاوة على الاعفاءات الضريبية والجمركية للمشروعات ووارداتها الرأسمالية وتحويل عائد هذه المشروعات بالنقد الأجنبى ، ثم امتدت آفاق التطوير الاقتصادى ، فاستحدثت نظم الاستيراد بدون تحويل عملة وفتحت ابواب الاستيراد لكافة السلع فيما عدا القمح والدقيق والسكر والزيت التى تلتزم الدولة بتوفيرها بأسعار اجتماعية ، وصدر قانون الوكالة التجارية الذى يلزم الشركات الأجنبية بضرورة اتخاذ وكيل مصرى ، سواء كان هذا الوكيل فردا أو احدى شركات القطاع العام أو الخاص .

وقد ترتب على صدور هذه القوانين والقرارات - فى مجال التجارة الداخلية - أمور منها :

- تزايد دور مستوردى وتجار الجملة بالقطاع الخاص فى استيراد احتياجات السوق من السلع الغذائية وغير الغذائية ، وشارك هذا القطاع شركات التجارة التى كانت تسيطر على معظم السوق المحلى ، مما أدى الى تناقص الحصص التقديرية المخصصة لهذه الشركات لاستيراد السلع اللازمة للسوق .

- ضمور نظام توزيع السلع بالحصص والذى كان سائدا خلال المرحلة السابقة .

- اعفاء كثير من السلع الغذائية مثل : الألبان والمسلى والبيض والجبن والزيتون من الرسوم الجمركية ، مما أدى الى زيادة أرباح المستوردين .

- تغيير انماط الاستهلاك وادخال سلع جديدة وخلق طلب متزايد على هذه السلع .

والسمة الرئيسية لهذه الفترة - بصفة عامة - هى التخفيف من حدة التدخل الحكومى فى مراحل التوزيع ، وتركيز عمل وزارة التموين والتجارة الداخلية - بجانب توفير السلع الغذائية الاساسية - على عمليات التخطيط .

ثانيا : العوامل المؤثرة فى مجال التجارة الداخلية :

– التطور الحضارى :

شهد المجتمع المصرى تطورا فى تكوينه الحضارى كان له أثره الكبير فى تغيير شكل الحياة فيه وفى تطور احتياجات المواطنين وزيادة نوعيات السلع التى يرغبون فى اقتنائها وفى التزود بها . ويرجع هذا التطور أساسا الى ما أحدثته الثورة من تغيير فى البناء الاجتماعى ، وما ارتبط به من نمو فى تطلعات المواطن ، وحرص قطاع عريض من المواطنين على تعويض حرمانهم الطويل .

كما كانت وسائل المواصلات والاتصال – التى تساعد فى تقريب المسافات وتقارب التطلعات بين المواطنين – هى الاخرى وسيلة من وسائل النمو الاستهلاكى .

وكانت النقلة الكبيرة فى مجال زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية غير الغذائية احد الآثار المترتبة على بناء السد العالى ، وبالتالى كهربة الريف وامتداد شبكة الكهرباء على امتداد القرى والكفور والنجوع ، وهو أمر اصبحت معه الثلاجات والغسالات الكهربائية والتليفزيون سلعا عادية فى القرية وتبارت البيوت فى سرعة اقتنائها ، وخاصة بعد التسهيلات التى تقدم من خلال بنوك القرى لاقتناء التليفزيونات الملونة والثلاجات وغيرها من السلع بالتقسيط على الحيازات الزراعية ، وقد نقل التليفزيون الى القرية عادات وتقاليد وأنماطا اجتماعية واستهلاكية جديدة .

– المصريون العاملون بالخارج :

فقد رفعت مدخرات المصريين بالخارج من حجم الطلب على السلع الاستهلاكية بشكل عام وعلى السلع المعمرة بوجه خاص ، وكان لها دورها البارز فى زيادة حركة التجارة الداخلية لتلبية قوى الطلب الجديدة ، كما أدت من جانب آخر الى زيادة حجم الاستيراد بدون تحويل عملة .

– الفجوة الانتاجية :

تؤثر الفجوة الانتاجية – سواء فى مجال الانتاج الزراعى أو فى مجال الانتاج الصناعى – على حجم السلع المتاحة أو على قدرة الاقتصاد القومى فى اشباع حاجات الجماهير ، وتحدد مدى الاعباء التى قد تلقى على كاهل الاقتصاد لسد هذه الفجوة ، وتوفير الاحتياجات من السلع الاستهلاكية المختلفة .

واذا كان المثل الصارخ للفجوة الانتاجية فى مجموعة السلع الغذائية هى الفجوة فى مجال انتاج القمح ، التى وصلت الى نحو ٦ مليون طن ، فانها فى مجال التجارة الداخلية تتمثل فى سلعة الاسمنت وهى المادة الضرورية لعمليات البناء ، وبالتالى القضاء على أزمة الاسكان ، حيث وصلت الفجوة الانتاجية فيها الى نحو ٤,٥ مليون طن ، برغم انها كانت تحقق فائضا للتصدير بلغ فى عام ٧٠ / ٧١ نحو ثلث مليون طن . كما أن هناك فجوة انتاجية متزايدة فى بعض السلع غير الغذائية الاخرى وفى مقدمتها حديد التسليح حيث وصلت هذه الفجوة الى اكثر من نصف مليون طن ، والتليفزيونات حيث وصلت الى اكثر من ربع مليون جهاز ، وفى أجهزة الراديو حيث وصلت الى أكثر من نصف مليون جهاز ، وفى الثلاجات الكهربائية حيث وصلت الى اكثر من ٤٠٠ الف ثلاجة ، وحجم هذه الفجوة الانتاجية يتزايد باستمرار .

– الاستيراد بدون تحويل عملة :

يعتبر موضوع الاستيراد بدون تحويل عملة من أهم معالم الحقبة الأخيرة من الوجهة الاقتصادية ، ولقد كان لهذا النظام آثاره الكبيرة على هيكل التجارة الخارجية وهيكل التجارة الداخلية معا .

وكان الهدف من الاستيراد بدون تحويل عملة هو تسهيل استيراد السلع الرأسمالية والوسيطة ومستلزمات الانتاج للقطاع الخاص دون إرهاق لموارد الدولة المحدودة من العملات الأجنبية والعمل على اجتذاب مزيد من مدخرات العاملين المصريين فى الخارج ، فصدر القرار الوزارى رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٤ بشأن تطور السوق الموازية للنقد حيث اجاز للمصريين غير المقيمين الحائزين على موارد من النقد الاجنبى ، والمصريين الذين يعاملون معاملة غيرالمقيمين من الناحية النقدية ، أن

يقوموا بتحويل مدخراتهم فى شكل عينى ، وقد حددت هذه السلع على سبيل الحصر .

وكانت قائمة السلع المسموح باستيرادها فى اطار هذا النظام مقصورة على ٧٩ سلعة ، ثم تقررت اضافات متعددة ومتلاحقة على القوائم الأولى ، الى أن سمح باستيراد كافة السلع فى ظل هذا النظام باستثناء قائمة محدودة من السلع التموينية الأساسية .

– تداخل الاختصاص بين أجهزة التجارة الخارجية وبين أجهزة التجارة الداخلية :

وهو أمر كان من أكبر الاسباب التى أدت الى حدوث بعض الظواهر غير الطبيعية فى مجال التجارة الداخلية وعدم انتظام سوق بعض السلع الاستهلاكية الهامة . فقد ارتبط الاستيراد بإباحة الاتجار بالجملة فى السلع المستوردة ، ونافست الجهات المستوردة القطاع العام المتخصص فى التجارة الداخلية وتجارة الجملة بالذات ، وباشرت اجهزة التجارة الخارجية عمليات فى صلب التجارة الداخلية وقامت بدور تاجر الجملة ، وترتب على ذلك تناقص دور شركات الجملة التابعة لوزارة التموين والتجارة الداخلية ، مما ادى الى عدم انتظام عرض السلع بالأسواق ، وحدوث بعض الازمات فى بعض السلع فى الوقت الذى تتكدس فيه هذه السلع فى مخازن شركات التجارة الخارجية ، والى شيوع المسئولية وعدم التزام جهة بعينها بتوفير احتياجات المواطنين .

– تدخل شركات الإنتاج فى التوزيع :

قامت بعض شركات التصنيع بعمليات التوزيع الداخلى لمنتجاتها ، وليس مجرد عمليات البيع لتجار وشركات الجملة . فشركة ايديال مثلا تقوم ببيع ٩٤ ٪ من انتاجها مباشرة للجمهور ، بينما تشترك شركات السلع الاستهلاكية ووكلاء شركة ايديال السابقين فى توزيع ٦٪ من جملة الانتاج السنوى (٢٥ الف ثلاجة) .

ولقد اغرى الشركات المصنعة للدخول فى هذا المجال القوة الشرائية العالية فى المجتمع ، ووجود قوائم انتظار طويلة ، مما يتيح لها الاستفادة بالسيولة المترتبة على تجميع ثمن السلعة من الحاجزين .

وقد أسهم هذا الوضع فى تقليص دور شركات الجملة برغم ما لديها من أجهزة وامكانات لعمليات التوزيع الداخلى ، وفرض هذا الوضع على شركات الانتاج التوسع فى اقامة مراكز ومعارض البيع ، وضرورة توفير اجهزة التوزيع الداخلى ، وهو امر يعد ازدواجا فى اساليب العمل واهدارا لمبادئ التخصص النوعى .

– عدم الدقة فى تقدير الاحتياجات وعدم تحديد المسئول فى تدبيرها :

ليس هناك جهة محددة تختص بتقدير احتياجات المواطنين من السلع الاستهلاكية المختلفة تحديدا دقيقا ، أو تكون مسئولة عنها مسئولية مباشرة ، كما انه فى نفس الوقت لا توجد تنبؤات لمرحلة زمنية طويلة ، يتم على ضوئها تدارك هذه الاحتياجات وما يقتضيه ذلك من تصنيع محلى أو برامج جديدة للتصنيع أو خطة زمنية لتحقيق الاكتفاء الذاتى من سلعة أو اكثر من السلع . وفى حالة عدم امكان هذا الاكتفاء يوضع اسلوب لتدبيرها بالاستيراد ، وبالتالى لم يكن هناك برنامج للاولويات على المستوى القومى ولا حتى على المستوى القطاعى .

– تزايد الطلب والاستهلاك :

اعترت المجتمع فى مصر ظواهر اجتماعية واقتصادية فى السنوات العشر الاخيرة ، ادت بل وشجعت جميعها على زيادة الاستهلاك وزيادة الطلب على السلع والخدمات لدرجة قصرت معها موارد الدولة الانتاجية عن تلبيتها ، وازداد حجم الفجوة الانتاجية اتساعا بين ما هو مطلوب وما هو متاح ، ففتحت الدولة باب الاستيراد بدون تحويل عملة لتغطية باقى ما هو مطلوب .

وفى مقدمة هذه الظواهر ، التزايد المطرد فى عدد السكان ، وزيادة اعداد المصريين العاملين بالخارج ، وتكوين شركات الانفتاح ، وماسمى بالشركات الوطنية التى أدت الى ظهور فئات فى المجتمع لديها قدرات شرائية عالية ، فازداد الطلب وازداد الاستهلاك .

والدليل على التنامى السريع فى الاستهلاك والقوة الشرائية وقوة الطلب ، أن شركات القطاع العام الموزعة للسلع الاستهلاكية قد تضاعفت مبيعاتها .

ويوضح الجدول التالى جملة مبيعات بعض شركات القطاع العام فى عام ٨٢/ ١٩٨٣ مقارنة بما كانت عليه فى عام ١٩٧٨ وهو العام الذى شهد تطبيق قرارات الاستيراد بدون تحويل عملة .

الشركة	بالمليون جنيه	
	مبيعات ٧٨	مبيعات ٨١/ ٨٢
عمر أفندى	٤٨.٧	٢٠٢.٢
بيع المصنوعات	٥٣.٨	١٥٣.٢
الازياء الحديثة	٢٩.٤	١٠٢.٢
الازياء الراقية	١٨.٧	٣٩.٧
الملابس والمنتجات الاستهلاكية	٢٥.٩	٩١.٠
الصالون الاخضر	١٦.٥	٤٣.١
المصرية للاحذية (باتا)	١٤.٨	٢٧.٦
المصرية لتجارة المعادن (سيجال)	١٩.٤	٢٥.٧
المصرية للمعدات الكهربائية (شاهر)	١٤.٢	٢٤.٩
المصرية لتجارة الكيماويات	١٩.٣	٢٩.٨
المصرية للورق والأدوات الكتابية	١٥.٣	٢٥.٥

– الاسعار والتسعير :

كانت وزارة التموين هى المسئولة عن وضع نظم التسعير وتحديد نسب حلقات التداول المختلفة وهوامشها للجملة والتجزئة لكافة السلع ، وعن الرقابة على الاسعار ، وكانت لديها أجهزة تتولى القيام بهذه الأغراض متمثلة فى الادارة العامة للخبراء والتسعير ، علاوة على اجهزة اخرى للرقابة التموينية والتجارية مدعمة بسلطات الضبطية القضائية وقوة القرارات التموينية التى تستند الى الصلاحيات الكبيرة المخولة لوزير التموين بمقتضى المرسوم بقانون رقم ٩٥ لسنة ١٩٤٥ .

وكانت لجداول التسعيرة من الهيبة والاحترام ، ما يجعل المنحرفين يترددون كثيرا قبل الاقدام على الخروج عليها . الا أن هذه الامور تبدلت كثيرا بخروج كثير من السلع من جداول التسعيرة ، وباحالة كثير من اختصاصات وزارة التموين الى الوزارات الانتاجية المختصة ، فمثلا ترك الحديد والاسمنت لوزارة الاسكان ، وتركت الاقمشة وبعض السلع الصناعية الى وزارة الصناعة .

ومع خروج هذه السلع الى وزاراتها المختصة ، خرجت معها نظم توزيعها وبالتالى الاشراف على أسعارها ونظم توزيعها وتداولها الا فى نذر يسير ترك لوزارة التموين .

ومع اباحة الاستيراد ، انتشر كثير من السلع المستوردة فى السوق بالسعر الذى يفرضه المستوردون ، بل وأكثر من سعر للسلعة الواحدة ذات المواصفات الواحدة ، واضطرت وزارة التموين الى اصدار القرار ١١٩ لتحديد تكلفة هامش ربح للسلع المستوردة وفقا لما يقدمه المستورد من مستندات وفى اطار ضوابط عامة ، ولم ينتج هذا القرار آثاره المرجوة تحت ضغوط المستوردين وتذمرهم من اختلاف سعر العملة وتكاليف تدبيرها ، بل ولجأ بعض من المستوردين الى اصطناع مستندات وهمية أو الاتفاق مع مصدرين بالخارج فى تحرير فواتير للمحاسبة الجمركية واخرى للمحاسبة مع وزارة التموين لتحديد الأسعار وفقا لهذا القرار ، وقد أخذ تيار الأسعار عموما فى الارتفاع عاما بعد عــام .

– سياسة الدعم :

وهى تتعلق بالسواد الأعظم من الشعب وتعكس فلسفة اقتصادية واجتماعية معينة تهدف الى التخفيف عن كاهل محدودى الدخل ، بتقديم السلع الأساسية الى المواطنين بسعر اجتماعى يقل عن السعر الاقتصادى ، على أن تتحمل الدولة الفرق بينهما .

ويبدو أثر هذه السياسة على التجارة الداخلية وعلى السلع الاستهلاكية فى ضوء عدة ملاحظات اساسية :

× ان الدعم بوضعه الحالى يستفيد منه غالبا من يستحق ومن لا يستحـــق .

× أدت هذه السياسة الى عدم الاهتمام بجودة السلع المدعمة ، بل واللجوء الى تخفيض مواصفاتها فى سبيل تقليل الدعم مع تحميل السلع المدعمة باعباء غير حقيقية ترفع من تكلفتها ما دامت الدولة تتحمل الفرق . وأوضح الأمثلة على ذلك تكلفة الكستور الشعبى وتكلفة الكستور العادى ، فالكستور الشعبى منخفض الجودة كثيرا بالمقارنة بالكستور العادى ، بينما تزيد تكلفة المصنع فى الكستور الشعبى على الكستور العادى بنحـــو تسعـــة قروش للمتر برغم فارق الجودة بينهما .

× ان السلع المدعمة يقل سعرها الاجتماعى عن سعر بدائلها غير المدعمة بالسوق بفارق كبير يغرى بالانحراف فى تجارتها ، مما يؤدى الى وجود السوق السوداء وعدم انتظام عرض السلع بالأسواق .

- المناطق الحرة :

كان إنشاء المناطق الحرة من بين السياسات الجديدة التى استحدثت فى حقبة السبعينات .

وقد استهدف انشاء هذه المناطق تشجيع اقامة كثير من الصناعات التجميعية والتحويلية بوسائل تكنولوجية متقدمة والتوسع فى تخزين السلع والمنتجات المختلفة استفادة من الموقع الوسط لمصر على خريطة العالم ، وبالتالى من خطوط المواصلات العالمية التى تلتقى فيها أو تمر بها ، وكذلك من الوفرة النسبية للقوى العاملة الرخيصة ، وكلها أمور تجعل هذه المناطق شرايين جديدة للاقتصاد ، تمده باحتياجاته بتكاليف اقل وتشجع حركة التصنيع ، وبالتالى تقلل من أعباء الاستيراد .

ولكن المناطق الحرة بوضعها الحالى لم تحقق هذه الاهداف الطموحة وكانت عبئا على الاقتصاد القومى ، بعد أن أدت الى زيادة الواردات وأسهمت فى ازدهار حركة الاتجار فى العملات الحرة ، بعد أن انتشرت فئات طفيلية مهمتها تهريب السلع الى داخل البلاد ، وتبديد حصيلة الدولة من الجمارك المستحقة عن هذه السلع المهربة .

- السياسات البنكية والائتمانية :

توسعت الدولة خلال الفترة الأخيرة فى السماح بانشاء البنوك الأجنبية والبنوك المشتركة ، بما يفوق سعة السوق المصرية . وكان الهدف من وراء التوسع فى انشاء هذه البنوك ، تشجيع الاستثمارات الكبرى للعمل فى مصر ، وجلب رؤوس اموال خارجية يتم تشغيلها واستثمارها فى البلاد ، مع السماح بتحويل عائداتها الى خارج البلاد تشجيعا لهذه الأموال على القدوم بما يؤدى الى تنشيط الاقتصاد المصرى .

ولم يتحقق الهدف كاملا من اقامة هذه البنوك ، فقد اعتمدت على مدخرات المصريين بالخارج وبالداخل بدلا من جلب رؤوس أموال خارجيـة ، وانتهجت سياسات تهدف الى الربح السريع بتقديم التسهيلات الائتمانية للعمليات التجارية وتمويل الواردات وعدم الاهتمام بتمويل الاستثمارات ، سواء لمشروعات الانتاج الصناعى أوالانتاج الزراعى ، مما ادى الى العديد من المضاربات فى بعض انواع السلع والاراضى والمبانى ، واسهم ارتفاع اسعار هذه المجالات من الانشطة فى عدم تحقيق الاكتفاء الذاتى من بعض السلع والخدمات ، وهو أمر نتج عنه مزيد من الاعتماد على الخارج فى تغطية هذه الاحتياجات وزيادة العجز فى الموارد وفى ميزان المدفوعات .

- ضعف المرافق التسويقية :

تشكل المرافق التسويقية - أو ما يمكن ان نسميه البنية الاساسية للعمليات التسويقية - اساسا هاما فى نجاح واستقرار التجارة الداخلية وفى توفير السلع الاستهلاكية : غذائية وغير غذائية على مدار فترات الطلب ، وتحقق استقرارا للمعروض من هذه السلع كما تتيح مواجهة اى اختناق طارئ ، فضلا عن انها تهيئ كفاءة تسويقية أعلى . فتوفر المخازن المجهزة بتجهيزات تكنولوجية حديثة ، يكفل توفير حدود الامان اللازمة ، ويهيئ تتبع المنصرف والمبيعات أولا بأول ، ويتيح اتخاذ القرار اللازم لتغذية منافذ البيع والفروع .

ويرتبط النقل ارتباطا وثيقا بنظام التخزين ، اذ ينبغى لشركات

التجارة الداخلية ان يكون لديها وسائل النقل الخاصة بها والقادرة على استقبال وتوزيع البضائع التى تتعامل فيها وفقا لأنظمة التسويق المتبعة لكل مجموعة من السلع ، وما يرتبط بذلك من ادوات التحميل والتستيف والتعتيـــق .

وتصميم وتجهيز محلات البيع ، وسهولة استقبال وخروج البضائع منها ، وراحة العملاء والجمهور - تعتبر امورا هامة فى العملية التسويقية تفتقر اليها أغلب المحلات التجارية فى مصر ، حيث تكتظ بزبائنها الذين لا يجدون الاهتمام الكافى من البائعين فيها ، علاوة على أن هذه المحلات لا تحتفظ بكتالوجات للسلع المعروضة ولا بنشرات توضح كيفية استخدامها ولا بفهارس السلع وارقامها وموديلاتها ومخزونها ، بينما يمكن الرجوع بسهولة فى كثير من بلدان العالم الى هذه الفهارس لمعرفة هذه البيانات الضرورية ، وكلها أمور توضح بجلاء تخلف مستوى هيكل التجارة الداخلية فى مصر عن التطور العالمى الذى حدث فى اساليب ومرافق التسويق .

اتجاهات وآراء

أبرزت مناقشة الموضوع فى المجلس بعض الاتجاهات والآراء من أهمهـــا :

- ضرورة مواجهة الفاقد الاستهلاكى الاقتصادى الذى يتمثل فى اتجاه السلع الى استخدامات وأغراض غير الاغراض التى استهدفها المجتمع ، كالقمح والدقيق مثلا حيث يستخدمان فى علف الحيوان والطيور ، وكذلك مواجهة الفاقد الفيزيقى الذى يشمل الفاقد الانتاجى ، سواء على مستوى الزراعة أو الصناعة .

- وسائل التسويق وأنماط تعبئة السلع وتغليفها من أهم الأمور المؤثرة فى التجارة الداخلية ، ويمكن حفز النشاط الخاص للقيام بدور مؤثر فى هذا المجال .

- لتطوير التجارة الداخلية ، يلزم دراسة تجارة الجملة ومتطلباتها وكذلك تجارة التجزئة ومتطلباتها ، بجانب دراسة كيفية القضاء على الوسطاء فى كل سلعة من السلع .

- ضرورة التركيز على وسائل توزيع السلع بما يكفل القضاء على الفاقد ، والقطاع الخاص بطبيعة تكوينه مؤهل للاسهام بالكثير فى مجال هذه الوسائل .

- فيما يتعلق بحركة التوزيع ، يمكن أن تقوم الدولة بدورين أساسيين . دور الرقابة ودور تقديم الخدمة ، وليس من الضرورى ان زيادة الرقابة تقتضى زيادة دور الدولة فى تقديم الخدمة .

- للتعاونيات الاستهلاكية دور وأثر كبير فى التجارة الداخلية .

- الدعم لا يخفض التكلفة لأنها تتوقف على حجم المستلزمات الانتاجية . وما لم يحدث تقدم فى الكفاءة الانتاجية فالتكلفة الاقتصادية واحدة ، فمثلا اذا لم تزد انتاجية الفدان من القمح فلن يكون للدعم أى اثر على تكلفته الاقتصادية .

- من مساوئ الازدواج السعرى ما أدى اليه من اخلال بنظام الثمن ، لأن اهم وظائفه ترشيد الاستهلاك واعطاء مؤشرات للمنتج بما يسمح باتجاه الموارد الاتجاه الأمثل .

- مع التسليم بدور القطاع العام فى التجارة الداخلية ، ينبغى افساح المجال للنشاط الخاص والتعاونى وتنشيط دور الغرف التجارية فى ميدان التجارة الداخلية ، باعتبار أنها خدمة وتوزيع مقابل ربح مناسب دون استغلال .

التوصيـــات

وعلى ضوء الدراسة السابقة ، وما دار حولها من مناقشات ، وما يبرز من اعتبارات - يوصى بما يلى :

أولا : تصحيح هيكل التجارة الداخلية وذلك عن طريق الاجراءات التالية :

* تقوية دور شركات الجملة والنهوض بها ودعم مرافقها التسويقية والتخزينية والانتشار بها على مستوى الجمهورية ، وأن يناط بها تحقيق التوازن العام على مستوى الجمهورية فى توفير السلع الاستهلاكية

المختلفة ، مع ضرورة التنسيق بينها وبين شركات التجارة الخارجية والشركات الانتاجية ، بما يؤدى الى الحد من التضـــارب والازدواج فى عمل كل منها .

* النهوض بأجهزة وسياسات التسعير ، وذلك بمنع التداخل فى الاختصاص ، فى التسعير ما بين شركات الانتاج وبين الاجهزة المختصة بذلك فى وزارة التموين والتجارة الداخلية .

على أن تنبع عملية التسعير من مفاهيم قومية ترعى المصلحة العليا للوطن ، وأن تدعم هذه الأجهزة بالخبرات والكفايات الاقتصادية والمحاسبية القادرة على حساب التكاليف ، واجراء الموازنات الاقتصادية على مستوى الانتاج القومى من السلع والخدمات المختلفة ، وأن تكون عملية التسعير حافزا انتاجيا للصناعات الوطنية وتشجيع الاستثمار فى مجالات الانتاج وتلبية احتياجات المواطنين من السلع والخدمات الأساسية ، وأن تكون لديها القدرة على الرقابة على التطبيق ومراجعة أى انحراف فى هذه السياسات ، وأن تكون فى وضع يمكنها عند تحديد تكلفة السلع المستوردة من مراجعة التكلفة الاستيرادية ومقارنتها بالبدائل المحلية واتخاذ القرار الملائم للمصلحة الوطنية . ومن أجل كل ذلك فانه ينبغى انشاء جهاز لتخطيط الاسعار على المستوى القومى يعمل على تطبيق هذه المبادئ .

* الرقابة على الجودة والمواصفات ، وذلك من خلال :

– وضع المواصفات والمقاييس لكل ما يتم تداوله ، ليكون هناك نظام حاسم وجاد للرقابة على المواصفات .

– تقوية دورالهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات – المنوطة اصلا بهذا الاجراء – وصقل خبراتها وخبرائها فى هـذا المجـال ، مع ايجاد رباط وثيق بين هذه الهيئة العامة للتوحيد القياسى ومنظمات المواصفات والمقاييس العربية والدولية .

– تقييم شركات المراجعة والتفتيش الوطنية ودعم الصالح منها .

– التأكيد على دور الاجهزة المركزية فى وزارات الانتاج ووزارة التموين فى الاشراف على اجهزة الرقابة على الجودة والمواصفات الداخلية بكل شركة ، حتى يمكن النهوض بالصناعة الوطنية ، وحتى لا يطرح بالسوق الا السلع الجيدة المختبرة والصالحة حفاظا على اقتصاديات الوطن .

* التنسيق بين الاجهزة المتعلقة بالتجارة الداخلية ، بما يؤدى الى تنظيم تداول السلع المختلفة وخاصة السلع المستوردة ، والى تحديد المسئولية فى تقدير الاحتياجات وفى تقدير الحصص النقدية اللازمة لتغطية الاحتياجات الاستيرادية ، والى عدم التشابك فى القواعد المنظمة للاستيراد وتداول السلع المستوردة وتسعيرها ، وفى تلك المتعلقة بتسعير السلع المنتجة محليا وقواعد توزيعها وتحـديد حصـص المحـافظات منها .

ثانيا : تحديث اساليب ومرافق التسويق ، وذلك بالوسائل الاتية :

* التوسع فى اقامة سلاسل محلات البيع الكبرى بعد أن اصبحت هذه السلاسل سمة عالمية مميزة للتقدم فى مجال التجارة الداخلية وبعد أن حققت هذه السلاسل بانتشارها المكثف على امتداد التواجد العمرانى وبحجمها الكبير كفاءة تسويقية اعلى واسعارا للسلع التى تتعامل فيها تقل كثيرا عن مستوى اسعار نفس السلع المنافسة فى الاسواق – كما يتيح لها مستواها الكبير كفاءة اكبر فى خدمة المستهلك فى نقل وتوصيل السلع والخدمات ، فضلا عن التيسيرات التى تقدمها ، سواء بادخال انظمة الحسابات الشخصية وكروت التعامل الفردية وغير ذلك من التسهيلات . ومحلات القطاع العام الكبرى فى مصر مؤهلة للقيام بهذا الدور ببناء نماذج حديثة لهذه المتاجر كبيرة الحجم متكاملة الانشطة ، وتجهيزها بالوسائل التكنولوجية الحديثة فى التخزين والنقل والبيع والحسابات الآلية المبرمجة ماليا ومخزنيا والمرتبطة بكافة المخازن والفروع .

* اقامة المدن التجارية المتكاملة (الاسواق) خارج الكتلة السكنية

للتخفيف عن وسط المدينة ، بحيث تضم أماكن لانتظار السيارات ومحطات لخدمة السيارات وتشحيمها ومحلات تجارية من كافة التخصصات ومطاعم وكافتيريات وصالات للموسيقى وملاعب للاطفال ، فضلا عن تجهيزها بكافة وسائل الراحة والتنقل الداخلى ، حتى تتيح لرجال الاعمال والمواطنين العاديين فرصة التسوق والاستجمام فى نفس الوقت .

* الاهتمام بنظم وأساليب التخزين ، ويشمل تنظيم التخزين الاهتمام بالمخازن : بناء وتجهيزا وتنظيما داخليا ، وامتدادا بوسائل ميكنة النقل والتداول الداخلى ، وادخال انظمة التخزين السليم بها والتصنيف الدقيق ، وامساك سجلات وفهارس البضاعة وارقامها الكودية وبرمجة ذلك ما امكن ، وكذلك وسائل التفريغ والتحميل الآلية .

* دعم مرفق النقل وتطويره ليتلاءم مع أنواع البضائع والسلع المنقولة ، وذلك بانشاء اسطول خاص من وسائل النقل المختلفة الأحجام والتجهيزات لشركات السلع الاستهلاكية ، تكفل لها خدمة أكمل وأسرع وكفاءة تسويقية أعلى .

* استخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة فى مجال التجارة الداخلية ومن أهمها :

ادخال الحاسبات الآلية الصغيرة المتطورة فى عمليات البيع وتسجيل المبيعات وأصنافها واصدار الأوامر الى المخازن لاستعواض المبيعات ولاستيفاء أرصدة الأمان وتطوير أنظمة التخزين لتضم روافع تقوم آليا بتوجيهات من حاسب آلى فى غرفة مراقبة المخزون بعمليات وضع وسحب البضاعة من فوق الأرفف وتحميل الشاحنات .

* الاهتمام بتنظيم المعروض ويشمل عمليات العناية بالعرض وترتيب السلع وتنظيم اقسام البيع تقسيما واضحا ودقيقا ، وامساك فهارس للبضائع وموديلاتها وارقامها وغير ذلك من البيانات .

* تزويد محلات البيع بوسائل الراحة الملائمة بما يكفل حسن التهوية والاضاءة الجيدة وتزويدها بالسلالم المتحركة والمصاعد الكهربائية ومبردات المياه والارشادات الواضحة عن مواعيد العمل وتنظيم الاقسام والمبيعات .

ثالثا : مراجعة الأولويات والأهداف القومية فى التصنيع والاستيراد :

وذلك على ضوء المراجعة المستمرة للتجارة الخارجية والتجارة الداخلية ، وربط حركة التجارة بحركة الانتاج والتصنيع ، بما يؤدى الى :

* تنشيط التصنيع والانتاج المحلى من السلع التى يمكن ان يتحقق منها اكتفاء ذاتى ، مثل الاسمنت والحديد والزجاج ، وهو أمر يخفف عبء تدبير قيمة الواردات ويخفض عجز الميزان التجارى .

* عدم تساوى الاولويات الاستيرادية للسلع الاساسية مع سلع الرفاهية .

رابعا : زيادة الانتاج القومى :

* على المستوى الصناعى ، وذلك بالارتفاع بمعدلات النمو الى معدلات مناسبة تعوض سنوات التخلف فى التنمية ، وتعوض النقص فى الانتاج السلعى ، وتؤدى الى ازدياد مكانة الصادرات .

* على مستوى الانتاج الزراعى ، بتركيز الجهد لتطوير هيكل الزراعة المصرية والتوسع الافقى والرأسى واستخدام الأساليب الحديثة فى الاستصلاح والاستزراع ، وتوجيه الزراعة نحو تحقيق الاكتفاء الذاتى – فيما يمكن تحقيق ذلك فيه – وحفز العاملين فى هذا القطاع العمل على زيادة عائد الانتاج الزراعى .

خامسا : ترشيد الاستيراد ، وذلك من خلال :

* مراجعة نظام الاستيراد بدون تحويل عملة ، بوضع الضوابط التى تكفل تطوير هذا النظام .

* التاكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى شأن سياسة اقتصاديات مدخرات المصريين العاملين بالخارج .

* الحسم فى تطبيق القرار ١١٩ لسنة ١٩٧٧ بتحديد هوامش

وحلقات تكلفة وربح السلع المستوردة لوضع ضوابط سعرية لها ، وعدم استغلال حاجة المستهلكين لهذه السلع والاثراء الفاحش على حساب حاجة المواطنين ، ووضع الضوابط التى تكفل لهذا القرار تحقيق الاهداف التى صدر من أجلها .

* بالنسبة للجان ترشيد الاستيراد : يقترح النظر فيما يلى :

– دراسة نظام قوائم الاستيراد المتحركة التى تصدر على فترات زمنية محددة سلفا ، يوضح فى كل منها السلع المحظور استيرادها والمسموح به برسوم جمركية عالية ، على أن تكون لها بدائل محلية متوافرة وذات مستوى جيد ، بجانب المسموح باستيرادها برسوم جمركية مخفضة وتلك المعفاة من هذه الرسوم .

– ربط أعمال لجان الترشيد بأهداف حماية الصناعة الوطنية والقيم الاجتماعية .

– تخفيف واختصار الاجراءات الخاصة بعمل لجان الترشيد .

– توحيد مفاهيم العمل بين لجان الترشيد .

– الاعلان المستمر المسبق عن السلع التى ينبغى التوقف عن استيرادها لكفاية الانتاج المحلى – أو الحد من استيرادها لنقص الاحتياج اليها .

– النظر فى ان تكون موافقة لجان الترشيد قبل ابرام العقود الخارجية وليس قبل فتح الاعتمادات .

مع الحرص على أن تحظى المشروعات التى تخدم الانتاج وخطط التنمية – كصناعة الأسمنت والحديد والزجاج والاسمدة والجرارات والالات الزراعية – بالاهتمام الاكبر ، خاصة وأنها مجالات يمكن تحقيق الاكتفاء الذاتى السريع منها قبل نهاية حقبة التسعينات ، بل وتحقيق فائض للتصدير .

سادسا : ترشيد الاستهلاك .

وذلك بالعمل على أن تعود معدلات استهلاك الفرد الى مستواها العادى ، وتقليل الفاقد الاستهلاكى ما أمكن ، بادخال انماط جديدة فى السلوك والاستهلاك ، ومحاربة غير السوى من الأنماط .

ملحق

عرض لأهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية

استكمالا للمواد الاستهلاكية الغذائية التى سبق للمجلس ان بحثها فى دورته العاشرة ، نعرض بايجاز لاهم السلع الاستهلاكية غير الغذائية بهدف تنظيم تجارتها الداخلية ، والعمل على استقرار سوقها المحلى وضمان توافرها وانتظام المعروض منها ، وقد ذيلت كل مجموعة منها بعدد من المقترحات والتوصيات التى تكفل تحقيق ذلك .

المنسوجات والملابس الجاهزة :

المنسوجات : تشمل هذه المجموعة عدة سلع رئيسية ، بلغ انتاجها عام ٨٣/٨٢ كالآتى :

الاقمشة القطنية	٣٨٧	مليون متر
الاقمشة الشعبية	٤٠٠	مليون متر
الأقمشة الصوفية والمخلوطة	١٩	مليون متر
البطاطين (قطاع عام)	٢,٤١	مليون بطانية

وتلعب سياسات الدعم والتسعير وأنظمة التداول دورا مهما فى حركة تجارتها وتشمل :الملابس الداخلية والجوارب والملابس الجاهزة .

الملابس الداخلية والجوارب : بلغ الانتاج فى بعض هذه السلع مستوى عاليا رفيعا مثل منتجات جيل وكابو ، بحيث اصبحت من السلع التصديرية .

الملابس الجاهزة : اهتمت الدولة مؤخرا بهذه الصناعة ، اذ اشتملت الخطة الخمسية الحالية على برنامج تفصيلى للتوسع فى مشروعات هذه الصناعة بضم ١٥ مشروعا لصناعة الملابس الجاهزة فى ١٣ شركة من شركات وزارة الصناعة ، بتكاليف استثمارية قدرت بنحو ٤٨ مليون جنيه .

ويوصى فى شان هذه المجموعة من السلع بما يلى :

* التاكيد على ما سبق أن اوصى به المجلس فى دراسته عن صناعة الغزل والنسيج فى مصر ، وكذلك على ما أوصى به فى دراسته عن صناعة الملابس الجاهزة ومستقبلها حتى عام ٢٠٠٠ .

* مضاعفة الاهتمام بمحصول القطن كمحصول استراتيجى هام بالنسبة للبلاد ، تقوم على اقتصادياته عديد من الصناعات الحيوية والهامة ، ويعيش على زراعته وصناعته نسبة عالية من السكان فى الريف والحضر ، ويوفرللبلاد عدة سلع رئيسية هامة ، حيث تقوم عليه صناعات الحليج والغزل والنسيج والملابس الجاهزة ومعاصر الزيوت ومصانع الاعلاف ، كما يوفر مصادر للوقود والطاقة من مخلفات الزراعـــة .

وينبغى اعطاء أولوية فى هذا المجال للعناية بعمليات الجنى - بعد أن لوحظ الاهمال والتقصير فيها ، وجنى القطن مرة واحدة ، مما يترتب عليه خفض مستوى الجودة - وسوف يترتب على تلك العناية زيادة العائد الفعلى والقضاء على بعض الازمات الراهنة ، سواء فى اقطان التنجيد أو القطن الطبى .

كما يجب ان يشمل هذا الاهتمام مراجعة نطاقات الاصناف المنزرعة ، واعادة ربط وتخصيص المحالج والمغازل وفقا لاطوال التيلة ومستويات الجودة .

* الاهتمام بصناعة النسيج وتخصيص النوعيات العالية للتصدير ، وان يتم زيادة الناتج للاستهلاك المحلى بالاستفادة من خلط الالياف الصناعية وتطوير المغازل ومصانع النسيج لتتلاءم وهذه التعديلات .

* وضع برامج تنفيذية للاحلال والتجديد للصناعات القطنية حلجا وغزلا ونسيجا وصباغة وتجهيزا ، لامكان الوصول الى مستويات عالية من الجودة .

* اعادة النظر فى الاسلوب الحالى لانتاج الاقمشة الشعبية التى تصل الى نحو ٦٠ ٪ من اجمالى انتاج القطاع العام من الاقمشة القطنية ، اذ أن الوضع الحالى له أثر كبير فى خفض مستويات الجودة فى الانتاج ، مع ضرورة مراجعة تكاليف الانتاج مراجعة تكفل الدقة وعدم المغالاة فى التكاليف والموازنة بين اسعارها واسعار الاقمشة غير المدعمة .

* ضرورة قيام اجهزة التجارة الداخلية بدراسة اسلوب توزيع الاقمشة الشعبية ضمانا لوصولها الى المستهلك ، أسوة بما هو متبع فى توزيع الكستور ، وقد يكون مناسبا عرضها من خلال فروع كساء العاملين والطلبة والقوات المسلحة .

* ضرورة تعميق دور تجارة الجملة وعلى الأخص فى وحدات القطاع العام ، أو اعطائها دورا أكبر للقضاء على مشكلة المخزون والتصدى للسوق السوداء .

* الاهتمام بصناعة الملابس الجاهزة ودعمها وربط انتاجها بمشروع كساء العاملين والطلبة وفروع الشركات الاستهلاكية ، والاعتماد على اسلوب الانتاج الكبير فى هذا المجال ، مع اعطاء أولوية لتوفير مستلزمات الانتاج اللازمة لها .

مع مراجعة مشروع كساء العاملين بما يؤدى الى الاقلال من المستورد من سلعه حماية للصناعة الوطنية .

مجموعة السلع المعمرة والهندسية والكهربائية :

وتشمل مجموعة هامة من السلع بلغت الاحتياجات منها والانتاج المحلى فى عام ٨٢/ ١٩٨٣ كالآتى :

* الثلاجات ، ويقدر حجم الاحتياجات منها بنحو ٨٠٠ الف ثلاجة ، ويبلغ الانتاج المحلى منها نحو ٤٠٠ الف ثلاجة .

* أجهزة التليفزيون ، وتبلغ الاحتياجات السنوية منها نحو ٨٠٠ الف جهاز ، بينما الانتاج المحلى يبلغ نحو ٦٠٠ الف جهاز .

* أجهزة الراديو ، وتبلغ الاحتياجات منها نحو ٩٠٠ الف جهاز ، بينما الانتاج المحلى فى حدود ٤٠٠ الف جهاز .

* المواقد والأفران والسخانات غير الكهربائية ، ويبلغ الانتاج المحلى

منها نحو ٣٥٠ الف موقد بوتاجاز وفرن ، ومن السخانات نحو ٢٠ الف جهـــــاز .

* الغسالات الكهربائية ، ويبلغ انتاج شركة ايديال منها نحو ٣٠٠ الف غسالة ، بخلاف انتـاج القطـاع الخـاص الذى لا يوجـد حصر دقيـــق لـــه .

* اللمبات الكهربائية ، وتقدر الاحتياجات منها بنحو ٧١.٥ مليون لمبة عادية و٥.٥ مليون لمبة فلورسنت ، بينما يبلغ الانتـاج المحلى منها ٤٥.٧ مليون ، ٣.٨ مليون على التوالى .

وأهم ما يلاحظ بالنسبة لهـذه المجموعة مـن السلـــع مـــا يلـــى :

- الزيادة الكبيرة فى احتياجات الاستهلاك منها فى السنوات الاخيرة .
- عدم قدرة الانتاج المحلى على تلبية كامل الاحتياجات .
- استيراد جانب من الاحتياجات مما يلقى باعباء كبيرة على الميزان التجارى .
- عدم اقبال شركات الاستثمار على المساهمة فى انتاج هذه السلع بما يكفى لسد العجز فيها .
- وجود قوائم انتظار كبيرة فى بعض سلع هذه المجموعة ، وبخاصة الثلاجات والبوتاجازات ، تزيد على السنة بالنسبة للثلاجات .
- انخفاض أسعار شركات القطاع العام بالمقارنة بأسعار شركات الاستثمار .

ويوصى فى شأن هذه المجموعة بما يلى :

* وضع خطة ملزمة لزيادة الانتاج القومى من السلع المعمرة الهندسية والكهربائية ، والعمل على تحقيق الاكتفاء الذاتى ، بل وتصدير فائض مناسب من هذا الانتاج وبخاصة الثلاجات .

* ضرورة مواكبة التطور فى انتاج هذه السلع التى تخضع للتجديد والابتكار على مستوى العالم وبخاصة أجهزة الراديو والتليفزيون والفيديو ، ولا يتأتى ذلك الا بالمشروعات المشتركة مع الدول المتقدمة ، وقد فطنت الى ذلك بعض الشركات المحلية المنتجة لها .

* الارتقاء بمستوى هذه الصناعات والتحول بها من صناعات شبه تجريبية الى صناعات متكاملة ، ويقتضى ذلك تنظيما متكاملا لخطوط الانتاج ، والاهتمام بالصناعات المغذية والخامات والسلع الوسيطة ، وامكان الارتباط طويل المدى بين ورش القطاع الخاص والشركات الانتـاجيـة الكبيرة ســـواء كانت تابعة للقطاع العـام أو قطـــاع الاستثمـــار .

* يعتمد انتاج هذه السلع بصفة رئيسية على انتاج شركة الحديد والصلب التى تقصر امكاناتها - فى بعض الاحيان - عن تلبية احتياجات المصانع المنتجة لهذه السلع من الصاج ، لهذا ينبغى الاهتمام بصناعة الحديد والصلب وزيادة كفاءتها وتطويرها ، والعمل على زيادة الانتاج المحلى منها لضمان تغذية الصناعات المصرية المعتمدة على انتاج الحديد والصلب فى عملها .

* مراجعة اسعار سلع هذه المجموعة مراجعة واقعية وفقا لتطور عناصر التكاليف المختلفة ، بما يحقق لشركات القطاع العام تعويض تكلفتها الحقيقية دون تجميد لأسعارها أو انفلاتها دون رقابة .

* التركيز على الأنماط الانتاجية المطلوبة تمكينا للمصانع من كفاءة التشغيل وسرعة تلبية الاحتياجات .

مواد البناء :

وتشمل مجموعة مواد البناء اربع سلع رئيسية هامة ، هى : حديد التسليح والاسمنت والزجاج المسطح واخشاب البناء . أما باقى مواد المجموعة وتشمل الجير الحى والمطفى والجبس والبويات وزيوت الدهان والزنك ، فتأتى فى المرتبة الثانية من الاهمية ، وهى حرة التداول ولا تخضع للاشراف فى توزيعها الا فى بعض الفترات المحدودة التى كانت تحدث فيها بعض الاختناقات ، وعلى الاخـص فـى زيوت البويات وتوابعها .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن صناعة الاسمنت ومستقبلها .

* اعطاء أولوية لانتاج سلع هذه المجموعة - وبخاصة الحديد والأسمنت - لكونها سلعا استراتيجية تتوفر خاماتها محليا ، وذلك لامكان تحقيق الاكتفاء الذاتى منها ، بل وتحقيق فائض للتصدير .

* توزيع مصانع الانتاج على مواقع توافر الخام ، بما يكفل انتشار هذه الصناعات فى أنحاء البلاد وتعمير مناطق الخام وتخفيف تلوث البيئة الناتج من تركز هذه المصانع .

* وضع انظمة التوزيع لهذه السلع وإلغاء تعدد أسعارها (مدعمة ونصف مدعمة وحرة) .

* وضع مواصفات دقيقة لسلع هذه المجموعة ، بما يكفل الرقابة على وارداتها وعلى الانتاج المحلى منها رقابة فعالة لتأثيرها على المبانى .

مجموعة السلع الكيماوية :

وتضم هذه المجموعة عدة سلع من مستلزمات الانتاج بالنسبة لقطاع كبير من الحرفيين واصحاب الورش ، وتشمل هذه المجموعة الجمالكا والبويات ومستلزمات التصوير .

وكانت الشركة المصرية للكيماويات هى شركة الجملة الوحيدة التى تتولى توزيع هذه المواد ، وجميعها مواد مستوردة . وقد تقلص دور هذه الشركة بفعل عاملين رئيسيين هما : انخفاض الحصة النقدية المخصصة لها ، وفتح المجال لمستوردى القطاع الخاص لاستيراد هذه المواد وفقا لانظمة الاستيراد بدون تحويل عملة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* أن تقوم تعاونيات الحرفيين بدورها فى تحديد الاحتياجات ، والاشراف على استخدام الحصص بكل منها ، وعدم الاتجار فيها حرصا على استقرار السوق ، وثبات اسعار السلع التى تستخدم هذه المجموعة .

* ضرورة التقدير السليم للاحتياجات لكل من القطاع العام والخاص ، والمشترك .

* العمل على توفير هذه الاحتياجات بتحديد الجهات المستوردة وحصة كل منها فى الاستيراد .

* التزام شركات التجارة الخارجية بدورها التسويقى الخارجى ، وترك النشاط الداخلى لشركات الجملة المتخصصة .

* وضع نظام لتوزيع الكميات المستوردة بمعرفة القطاع الخاص يكفل عدالة توزيعها وتكاملها مع الكميات التى يوزعها القطاع العام .

مجموعة الورق والادوات الكتابية والمهمات :

وتشمل الورق والأدوات الكتابية والآلات الكاتبة والآلات الحاسبة ، وتقوم الشركة المصرية للورق والأدوات الكتابية بدور تاجر الجملة ، وحلقات تداول وهوامش هذه السلع محددة منذ عام ٧٩ حتى الآن .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* تقديرالاحتياجات تقديرا دقيقا بمراعاة التطور التعليمى والثقافى .

* دعم الشركة المصرية للورق والادوات الكتابية بما يكفل لها القيام بدورها الرئيسى فى احداث التوازن فى السوق وانتظام المعروض ، ومواجهة اى فجوات تحدث بسبب عدم قيام مستوردى القطاع الخاص بدورهم .

* وضع انظمة للمواصفات القياسية لهذه السلع والرقابة على جودتها .

* تشديد الرقابة على تجار الجملة فى هذه السلع ، ومحاربة عمليات الغش التجارى ، وتحقيق مبدأ المنافسة المتكافئة بين قطاعات الدولة .

* مراعاة مبدأ التخصص بين قطاعى الاستيراد والتوزيع .

مجموعة السلع المعدنية :

وتشمل هذه المجموعة : الحديد التجارى والعدد اليدوية والأسلاك المعدنية وأسياخ اللحام ومهمات الورش ، والحرفيين ، وأغلب هذه المجموعة يتم استيرادها .

ويعمل فى مجال تجارة هذه السلع بالجملة شركة سيجال ، وفى الفترة الأخيرة سمح لتجار القطاع الخاص بالاستيراد وتجارة الجملة ، كما قامت شركات التجارة الخارجية وهى : الشركة العامة للأعمال الهندسية ، وشركة المحاريث والهندسة بالمشاركة فى عمليات التجارة الداخلية لهذه السلع ، مما يسبب كثيرا من المشاكل لشركة تجارة الجملة المتخصصة وهى شركة سيجال ، وتسبب فى تراكم المخزون وعدم انتظام

انتشار سلع هذه المجموعة بالقدر الكافى ، وأغرق السوق بسلع اخـرى غير ضروريـة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* نظرا لأن العديد من سلع هذه المجموعة تخص الورش الصغيرة والحرفيين ، فان الامر يتطلب ضرورة الحصر الدقيق لمجتمع هذه النوعية من المستخدمين لها .

* العمل علـى توفيـر هــذه الاحتياجات من الانتاج المحلى والاستيراد ، وضرورة توفير البيانات ، سواء على صعيد الإنتاج المحلى أو الاستيراد ، وبخاصة فيما يتعلق بدور القطاع الخاص .

* ضرورة التنسيق بين أجهزة التجارة الداخلية واجهزة التجارة الخارجية ، مع ضرورة وصل حلقات التسويق التى يتطلبها انسياب السلعة الى مواطن الاستهلاك .

* تشديد عمليات الرقابة على تجار المستورد من هذه السلع ، والاهتمام بالرقابة على المواصفات .

البطاريات الجافة :

تقدر الاحتياجات من هذه السلع بنحو ١٩٠ مليون قطعة عام ١٩٨٢ / ١٩٨٣ ، يساهم الانتاج المحلى فى تغطية جانب منها ، ويتم استيراد البـاقـى .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* التأكيد على ما سبق أن أوصى به المجلس فى دراسته عن مستقبل صناعة البطاريات فى مصر .

* ضرورة التخطيط لتوفير الاحتياجات ، وتحديد دور كل من شركات القطاع العام وشركات الاستثمار المنتجة ، مع مراجعة اسعار كل من القطاع العام والقطاع الاستثمارى بما يكفل تناسب الاسعار مع مستويات الجـودة .

* ضرورة تحديد هوامش التداول للتجزئة والجملة حرصا على المنافسة المتكافئة بين المنتجين .

* ضرورة قيام شركة الجملة بدورها الأساسى فى ضمان وصول السلعة الى كافة مناطق الاستهلاك بأسعار موحدة ، مع انتظام وجود السلعـة .

الكيروسين والبوتاجاز :

يلاحظ أنه قد تزايد الاستهلاك المحلى من هذه السلع وزادت الواردات والدعم لها زيادة كبيرة .

ويوصى فى شأنها بما يلى :

* الاهتمام بمصادر الطاقة البديلة وفى مقدمتها الطاقة الشمسية، بعد أن حدث توسع كبير فى استخداماتها فى بلاد أقل من مصر فى درجة الحرارة وفى اشراق الشمس ، وأصبحت على معظم اسطح المنازل والفيلات وحدات لتجميع الطاقة الشمسية وتوصيلها ، مع تخزينها فى صور أخرى للطاقة : حرارية أو كهربائية ، الأمر الذى يستوجب عناية خاصة واهتماما فائقا لنشر وسائل استخدام الطاقة الشمسية ، سواء على المستوى المنزلى أو المستوى الصناعى ، وخاصة أن الطاقة البديلة فى مصر قليلة ومرتفعة التكاليف ، مما يستدعى تشجيع وسائل استخدام الطاقة الشمسية ، سواء فى السخانات أو توليد الكهرباء أو غيرها ، مع النظر فى استصدار ما قد يلزم من تشريع يكفل التوسع فى استخدامات الطاقة الشمسية ، وبخاصة فى المجتمعات الجديدة والمنشآت السياحيـة .

* التوسع فى توصيل شبكة الغاز الطبيعى للمنازل .

* الاهتمام بانتاج البيوجاز على مستوى القرية من مخلفات الحقل وحظائر الماشية . وهناك تجارب رائدة تم تطبيقها فى مصر وتحتاج الى تقييم صناعى لها ، مع استحداث وسائل عملية بسيطة لانتاج وتجميع واستخدام البيوجاز .

* الاهتمام بمصادر الوقود والطاقة الزراعية على مستوى القرية ، وخاصة حطب القطن الذى أهمل كثير من الزراع تقليعه وتجميعه واستخدامه ، علاوة على النقص المترتب على مساحة القطن اصلا .

* النظر فى التحريك التدريجى لسعر اسطوانة البوتاجاز بالنسبة للاستخدامات التى تتم فى المشروعات الانتاجية والفنادق الكبرى ، مع عدم المساس بسعرها بالنسبة للاستخدامات المنزلية .

ارتفاع تكاليف المعيشة والحد من الغلاء

اهتم المجلس بدراسة هذا الموضوع ، أخذا فى الاعتبار الجهود التى تبذل لرفع المعاناة عن غير القادرين ، ومحاولات توفير السلع والخدمات الضرورية للتخفيف عن ذوى الدخل المحدود والثابت ، ولمواجهة الآثار السلبية الاجتماعية والاقتصادية للغلاء ، سواء بالنسبة للمواطنين من حيث أدائهم لواجباتهم وضعف الحافز للعمل والانتاج ، او بالنسبة للخدمات العامة وكفاءتها ، وكذلك لمواجهة تأثر مشروعات التنمية وانخفاض الصادرات وارتفاع الواردات ، وزيادة معدلات الاستهلاك على معدلات الانتاج ، وما استتبعها من الاستعانة بالقروض والمعونات .

ومن هذا المنطلق ، ناقش المجلس تقرير شعبة التموين والتجارة عن « العوامل المؤثرة على ارتفاع تكاليف المعيشة ووسائل الحد من الغلاء » والذى يتلخص موجزه فيما يأتى :

عرض المشكلة وآثارها :

كانت مصر ، حتى وقت قريب ، تعتبر واحدة من أرخص بلاد العالم، الا أن الحقبة الاخيرة شهدت تزايدا فى معدلات ارتفاع الاسعار يفوق المعدلات السابقة . ووفقا لأرقام الجهاز المركزى للتعبئة العامة والاحصاء عن تطور اسعار البيع للمستهلكين والتى اتخذت عام ١٩٦٧ كعام اساس يساوى ١٠٠ – كانت ملامح ارتفاع أسعار الطعام على النحو التالى :

السنوات	١٩٦٧	١٩٧٧	١٩٨٥
الحبوب والنشويات	١٠٠	١٣٠	٣٧١
البقول	١٠٠	٢٢٨	٧٦٨
اللحوم والاسماك والبيض	١٠٠	٣١٠	٨٨٢
الالبان ومنتجاتها	١٠٠	٢٥٤	٨٤٤
الخضر	١٠٠	٢٧٨	٩٢٤
الفواكه	١٠٠	٣١٥	١١٥٥

وهذه الأرقام تقود الى حقائق هامة ، تخلص فيما يأتى :

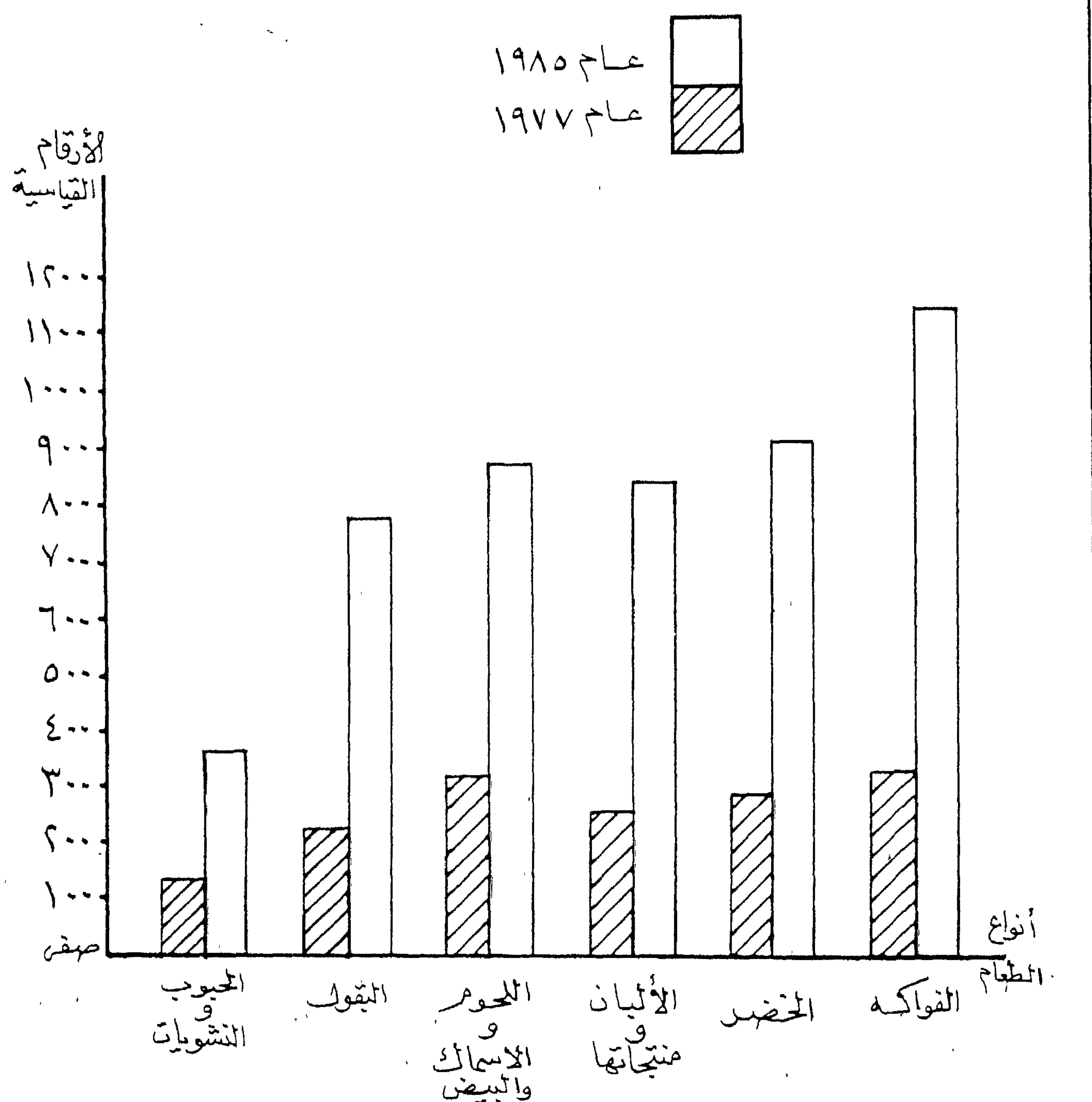
× أن معدلات الزيادة السنوية لأسعار السلع الغذائية فى الفترة الأخيرة ، تتراوح ما بين ثلاثة أمثال وعشرة أمثال الزيادة السنوية فى الفترة السابقة .

× أن الزيادة فى الأسعار لا ترتبط بحجم الانتاج المحلى من السلعة، بدليل ارتفاع أسعار الخضر والفاكهة التى تتمتع فيها البلاد بوفرة انتاجية بمعدلات تزيد على ارتفاع اسعار اللحوم والاسماك ، والتى لا تتمتع فيها البلاد باكتفاء ذاتى .

× أن ارتفاع الأسعار ليس قاصرا على مجموعة الطعام والشراب ، ولكنه يشمل كل جوانب صفات المعيشة ، وذلك وفقا لأرقام الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء ، الموضحة فيما يلى :

السنوات	١٩٦٧	١٩٧٧	١٩٨٥
السكن ومستلزماته	١٠٠	١٠٩	١٢٢
الأثاث والسلع المعمرة	١٠٠	١٤٩	٣٥٠
الملابس والاقمشة	١٠٠	١٧٣	٥٥٩
الانتقال والمواصلات	١٠٠	١٤٥	٣١٧
النفقات الطبية والثقافية والاجتماعية	١٠٠	١٧٠	٦١٩
المصروفات الشخصية	١٠٠	١٣٣	٣٠٩

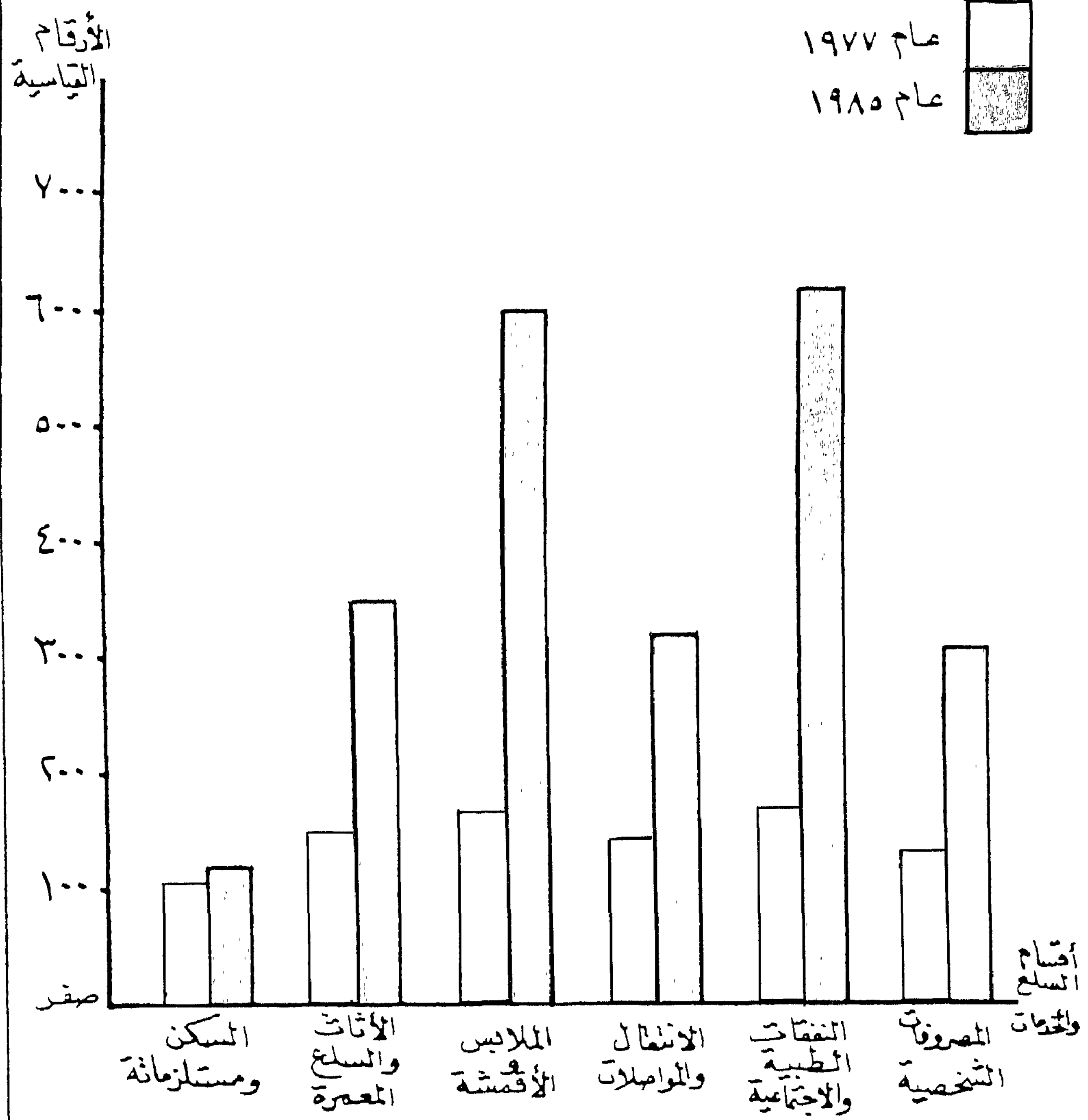
وواضح من ذلك ، ان ارتفاع الاسعار شمل كافة اقسام السلع



مقارنة بين الأرقام القياسية لأسعار الطعام بين
عامى ٧٧ ، ١٩٨٥ باعتبار عام ١٩٦٧ سنة الأساس
عام ١٩٨٥
عام ١٩٧٧
الأرقام القياسية
١٢٠٠٠
١١٠٠٠
١٠٠٠٠
٩٠٠٠
٨٠٠٠
٧٠٠٠
٦٠٠٠
٥٠٠٠
٤٠٠٠
٣٠٠٠
٢٠٠٠
١٠٠٠
صفر
أنواع الطعام
الحبوب و النشويات
البقول
اللحوم و الاسماك والبيض
الألبان و منتجاتها
الخضر
الفواكه

الأرقام القياسية لنفقات المعيشة خلال عامى

٧٧ ، ١٩٨٥ باعتبار عام ١٩٦٧ سنة أساس



والخدمات ، وأن الزيادات السعرية فى كافة الاقسام – بخلاف المسكن – كانت تتراوح ما بين خمسة أضعاف وثمانية أضعاف الزيادة السنوية فى الفترة الاخيرة عن الفترة السابقة .

يضاف الى ذلك ، ان هذه الزيادات قائمة ومستمرة فى هذه المجموعات ، برغم سياسة الدعم المطبقة على اسعار السلع والخدمات الاساسية ، وبرغم الوفرة الانتاجية فى بعض الأقسام .

× ان هذا الارتفاع فى الاسعار شمل الريف والحضر على السواء ، وان كانت معدلات الزيادة فى الريف اعلى من معدلات الزيادة فى الحضر ، لما يتمتع به الحضر من اهتمام ومن زيادة فى مقننات السلع المدعمة عن مقننات الريف . ووفقا لأرقام الجهاز المركزى ، فان تطور الاسعار بالريف والحضر كان على النحو التالى :

السنة	ريف	حضر
١٩٦٧	١٠٠	١٠٠
١٩٧٧	٢٠٠,٧	١٨١,٤
١٩٨٥	٦٠١,٨	٥٢٠,٦

أى ان الاسعار فى الريف قد ارتفعت منذ عام ١٩٧٧ حتى الآن بنسبة ٣٠٠ ٪ ، بينما ارتفعت فى الحضر بنحـــو ٢٨٧,٦ ٪ فى نفـس الفتـــرة .

× بل ان معدلات تزايد الاسعار اصبحت ملموسة بشكل واضح فى مصر من شهر الى شهر ، فبمقارنة اسعار شهر ابريل ١٩٨٥ بأسعار شهر مايو ١٩٨٥ ، نجد زيادات سعرية واضحة ، اذ ارتفع الرقم العام للانفاق – مقارنا بسعر سنة الاساس – بنحو ١٠,٧ ٪ ، والطعام والشراب اجمالا ١٥,٤ ٪ ، والالبان بواقع ٢٧٪ ، والخضر ٩٠,٧ ٪ ، والفاكهة ٧٣,٨ ٪ (وان كان البندان الاخيران يتأثران بظروف موسمية) وازدادت أسعار الملابس والاقمشة بنسبة ٣٥,٦ ٪ ، والاثاث والادوات المنزلية بنسبة ١٤,٣ ٪ . وتعكس هذه المقارنة صورة واضحة لمعدلات ارتفاع الاسعار فى مصر .

× ان الغلاء فى مصر وان كان مرتبطا الى حد ما بالغلاء فى الخارج ، الا ان مقارنة معدلات زيادة الاسعار فى مصر ببعض الدول المتقدمة ، تبين ان معدلات الزيادة فى الاسعار عندنا تزيد عن معدل الزيادة فى اسعار كثير من الدول المتقدمة . ووفقا لتقرير صندوق النقد الدولى ، كان التغير فى اسعار البيع للمستهلكين على النحو التالى :

السنوات	١٩٨٠	١٩٨١	١٩٨٢	١٩٨٣
الدول الصناعية (امريكا – اليابان – بريطانيا – المانيا الغربيـــــــــــة)	١١,٨	٩,٩	٧,٤	٥,٥
مصـــــــــــــر	٢٢	١٦,٣	١٢,٥	٣٤,٩

× ان ارتفاع الاسعار ترتب عليه ان اصبح الطعام يستنزف النصيب الاكبر من دخل الاسرة . ووفقا لارقام الجهاز المركزى للتعبئة والاحصاء – فى بحثه عن ميزانية الاسرة – تبين ان متوسط انفاق الاسرة على الغذاء قد وصل فى الحضر الى ٥٥ ٪ وفى الريف الى ٦٠,٩ ٪ ، كما وصل بالنسبة للاسرة الفقيرة الى نحو ٩٠ ٪ .

وتمثل نسبة الانفاق على الغذاء فى مصر ثلاثة امثال النسبة فى الولايات المتحدة ، وضعف النسبة فى المملكة المتحدة .

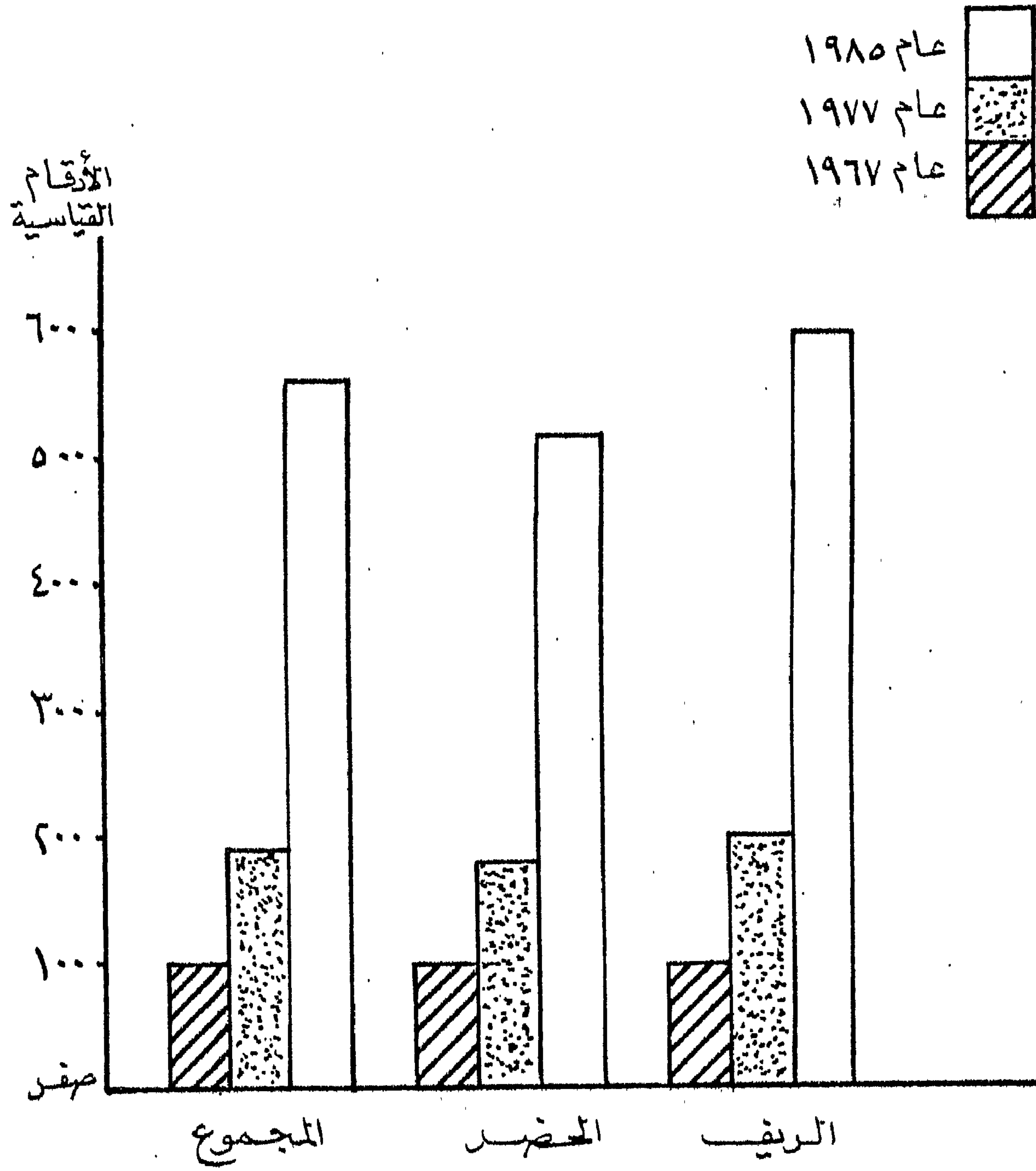
ويلى الطعام فى نسبة الانفاق ، الملابس ١١,٢ ٪ ، والسكن ٧ ٪ ، والدخان ٥,٥ ٪ .

اى ان الغذاء والملبس والمسكن تمثل نحو ٧٨,٧ ٪ من دخل الاسرة فى مصر ، بينما يمثل الانفاق على كافة عناصر الحياة الاخرى نحو ٢١,٣ ٪ فقط من ميزانية الاسرة ، وهذا مؤشر اجتماعى سلبى .

× ان الجميع فى مصر يتأثرون بارتفاع الاسعار ، سواء فى ذلك الاغنياء والفقراء ، وان الفقراء يتأثرون اكثر من غيرهم ، وتبرز خطورة هذا الوضع اذا علمنا ان ١٠ ٪ من السكان الذين يقعون فى ادنى سلم الدخول يحصلون على ٢,١ ٪ فقط من الدخل القومى ، وان الـ ١٠ ٪ من السكان الذين يقعون فى اعلى درجات السلم يحصلون على ٣٣ ٪ من الدخل القومى .

واذا كان المعيار الذى يستخدمه الاقتصاديون لبحث مدى العدالة فى

تطور الأرقام القياسية للأسعار بالريف والحضر
خلال أعوام ٧٧ ، ١٩٨٥ بالنسبة لعام ١٩٦٧ سنة أساس



توزيع الدخل بين السكان هو مقارنة النسبة المئوية لتوزيع السكان او الاسر بأنصبتهم النسبية فى الدخل الاجمالى – فسوف نجد ان ٨٠ ٪ من الاسر التى تقع فى ادنى سلم الدخول تحصل على ٥٢ ٪ فقط من اجمالى الدخل ، بينما الـ ٢٠ ٪ من الاسر التى تقع فى اعلى السلم تحصل على ٤٨ ٪ من الدخل ، اى ان ٨٠ ٪ من الاسر المصرية تحصل على حوالى النصف فقط من اجمالى الدخل .

انعكاسات الغلاء على المجتمع :

اصبح ارتفاع الاسعار مشكلة ضاغطة على الأسر والأفراد ، ذات انعكاسات اجتماعية فى كافة نواحى العمل والحياة ، تاركة آثارها على فكر المواطنين وعلى الترابط الاسرى والاجتماعى . وسنعرض لانعكاسات مشكلة الغلاء على أهم نواحى الخدمات ، وآثار ذلك على الوطن والمواطنين :

التعليم والثقافة : التعليم فى مصر مجانى فى مؤسسات الدولة التعليمية بنص الدستور ، ومن ثم فان الدولة لا تتقاضى غير رسوم ومصروفات ضئيلة فى كافة المراحل ، الا أن تكلفة حصول المواطنين على التعليم أصبحت مرتفعة ، حيث انتشرت ظاهرة الدروس الخصوصية ، كما انتشرت المدارس الخاصة ذات المستوى التعليمى المتميز بتكلفتها المرتفعة ، وذلك الى جانب مشكلات الكتاب المدرسى والكتاب الخارجى ، ومشكلة الكتاب الجامعى .

وقد تأثرت الثقافة هى الاخرى بمشكلة الغلاء فى مصادرها الاساسية ، من كتاب ومسرح وصحف ومجلات ، وأصبحت تكلفة الحصول على الثقافة الجادة مرتفعة .

العلاج والرعاية الطبية : تلتزم الدولة بتوفير العلاج والرعاية الطبية للمواطنين ، وخاصة غير القادرين . بيد أن ظروفا كثيرة ادت الى ضعف مستوى الخدمات الطبية ، والى ارتفاع اجور الاطباء ، وظهور المستشفيات الاستثمارية الخاصة بأسعار علاج باهظة . اما الدواء فبرغم ان اسعاره ما زالت رخيصة نسبيا ، إلا أن عدوى الغلاء امتدت اليه تحت مسميات كثيرة .

وقد انعكست كل هذه الظروف على المواطن البسيط الذى لا يجد علاجا كافيا فى المستشفى المجانى ، ولا يقدر على العلاج فى المستشفى الاستثمارى ، ويرهقه أجر الاخصائى المتميز والدواء المستورد .

الاسكان وأزمته وتكلفته العالية : أصبحت مشكلة الاسكان من أبرز المشكلات التى يواجهها المجتمع . ومع الارتفاع الكبير فى اسعار الوحدات السكنية وفى سبيل الحصول عليها او تأجيرها ، ظهرت مشاكل اجتماعية واسرية حادة ، وظهر سكن المقابر والسكن الجماعى ، وغير ذلك من المشاكل التى تؤثر على تماسك الاسرة والمجتمع .

النقل والمواصلات والاتصال : أدت الظروف التى تعاقبت على البلاد فى الحقبة الاخيرة الى نقص الاستثمارات التى وجهت لدعم وتطوير مرافق النقل والمواصلات ، مما أدى الى نقص كفاءتها ، واصبح استخدام هذه الوسائل معاناة كبيرة ، فضلا عن الوقت الضائع فى استخدامها والجهد البشرى المبذول فى طلبها واستعمالها .

فى مجال خدمات الحرفيين : كان من آثار تدفق العمالة المصرية على اسواق العمل الخارجية فى الفترة السابقة ، ان اندفعت قوى عمل جديدة غير مدربة وغير خبيرة لتحل محل الخبرة المهاجرة ، فلم تعوضها اذ لم تكن فى مستوى أدائها . ومع ارتفاع الاسعار واستمرار الطلب عليها لم تتحقق الاعمال بالجودة المناسبة ولا الاتقان المتوقع ، مما أدى الى مضاعفة التكلفة وارتفاع الخسارة ، مرة بارتفاع الاجور ، ومرة بعدم جودة الأداء .

الأسباب المؤدية الى ارتفاع الأسعار :

الفجوة الانتاجية : يعنى وجود الفجوة الانتاجية نقصا فى العرض ، مما يؤدى الى التنافس على السلع وزيادة اسعارها ، واللجوء الى سد الفجوة عن طريق الاستيراد ، مما يزيد من تكلفة توفيرها ، وزيادة الضغط على ميزان المدفوعات ، وزيادة الطلب على الدولار ، وزيادة قيمته على حساب الجنيه . ومن الواضح أن حجم الفجوة وقيمتها يتزايدان بزيادة عدد السكان ، فلقد كان حجم الفجوة الغذائية ١,٧

مليون طن فى عام ١٩٦٠ ، قيمتها ١٥٠ مليون دولار ، ارتفعت فى عام ٨٠ الى ٧,٤ طن قيمتها ١٩٠٠ مليون دولار .

وفى السلع غير الغذائية ، تقف سلعة الاسمنت كمثال لاتساع هذه الفجوة ، اذ وصلت فى العام الاخير الى نحو ٨,٥ مليون طن ، قيمتها اكثر من ٣٢٠ مليون دولار . وبرغم جهود التنمية فان الفجوة فى نهاية الخطة لن تقل كثيرا ، مما يستلزم مراجعة اساليب واولويات التنمية ، ووسائل سد الفجوة ، وترشيد الاستهلاك وزيادة الانتاج ، بوسائل اكثر فاعلية .

اسعار الصرف وانخفاض قيمة الجنيه : مع ان ظروف استيراد احتياجاتنا قد ساعدت على ارتفاع موجة الغلاء ، الا ان هناك جانبا تضخميا محليا فى ارتفاع الاسعار بسبب انخفاض القوة الشرائية للجنيه المصرى ، مما ادى الى تخفيض سعر الصرف عدة مرات متتالية حتى وصل السعر المعلن للدولار لمجمع البنوك التجارية الى ١٣٥ قرشا ، والسعر الحر للدولار الى ١٨٠ قرشا فى اكتوبر ١٩٨٥ ، ويؤثر ذلك على قيمة الواردات بالعملة المحلية وعلى اسعارها فى السوق المحلية .

وفى دراسة لوزارة التموين عن تاثر قيمة الواردات بسعر الصرف للسلع الغذائية – وفقا لعام ٨١ / ١٩٨٢ ومقارنتها باسعار صرف عام ١٩٧٨ – اتضح ان سعر الصرف أثر على قيمة الواردات بنحو ٦٩٠ مليون جنيه من القيمة الكلية لاسعار صرف ٨١ / ١٩٨٢ والبالغة ١٦١٠ مليون جنيه .

زيادة الاستيراد وزيادة الاسعار : أدت ظروف الفجوة الانتاجية ، والاضطرار الى الاستيراد لمواجهتها ، واباحة الاستيراد بدون تحويل عملة – الى زيادة سعر الدولار وزيادة العجز فى الميزان التجارى ، لعدم نمو الصادرات بالقدر الكافى ، وتزايد العجز من ١٠١٦ مليون جنيه فى عام ١٩٧٦ الى ٣٧٩٧ مليون جنيه فى عام ٨٢ / ١٩٨٣ . وبزيادة العجز وزيادة سعر الصرف ترتفع التكلفة الاستيرادية وترتفع الاسعار المحلية تباعا .

السياسات الائتمانية والبنكية السائدة : بلغ عدد البنوك العاملة فى مصر مائة بنك ، وكان المفروض ان تعمل هذه البنوك على امداد الاقتصاد المصرى بشرايين جديدة ، ودعمه بروافد تنشطه وتزيد التوجهات نحو الاستثمار وتوظيف الاموال فى مجال الانتاج الزراعى والصناعى ، الا ان هذه البنوك لم تحقق هذه الاهداف ، واتجهت – فى الاغلب – نحو تمويل العمليات الاستيرادية والمضاربة على الاراضى والعقارات وغيرها ، والتوسع فى الائتمان – دون ضمان وبالضمان الشخصى – الذى ارتفع من ٨٤٨,٥ مليون جنيه فى عام ١٩٧٣ الى ٢٥٢٥,٥ مليون فى عام ١٩٧٦ ، ثم الى ٦١٧٠ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ . ويؤدى التوسع فى هذا المجال الى زيادة التضخم ، والى توالى الارتفاع النسبى فى الاسعار القياسية للمستهلكين ارتفاعا مطردا .

زيادة الاستهلاك وزيادة الاسعار : من الطبيعى ان يزيد الاستهلاك بتاثير زيادة عدد السكان ، ولكن الاستهلاك فى مصر يزيد بمعدلات تفوق زيادة السكان وزيادة معدلات الانتاج . وفى دراسة مقدمة لمجلس الوزراء فى عام ١٩٨٢ ، كانت زيادة السكان بنسبة ٢,٥ ٪ بينما زاد الاستهلاك بنسبة ٥ ٪ وزاد الاستيراد بنسبة ١١ ٪ سنويا فى السنوات الخمس السابقة لهذه الدراسة . وتعود زيادة الاستهلاك الى زيادة الدخول فى بعض قطاعات المجتمع ، والتوسع الاستهلاكى للسلع والخدمات ، وزيادة الفاقد الاستهلاكى .

تعدد الوسطاء فى مراحل التسويق وضعف المرافق التسويقية : يؤدى زيادة سعر السلع مع كل زيادة فى حلقات انتاج وتداول وتسويق هذه السلع وزيادة الوسطاء ، الى خفض سعر الانتاج والى زيادة سعر المستهلك . وأوضح مثال لذلك تسويق الخضر والفاكهة فى مصر ، حيث يسيطر تجار الجملة والوسطاء وتجار التجزئة على اسعار هذه السلع ، ولا يتعدى سعر المزرعة او سعر المنتج لهذه السلع اكثر من ٤٠ ٪ من سعر البيع للمستهلك ، وكما حدث للخضر والفاكهة حدث فى سلعة هامة كسلعة الاسمنت والتى بلغ حجم المستورد منها نحو ٨,٥ مليون طن ، وتحكم تجارها فى السوق حتى وصل سعرها الى اكثر

من ضعف السعر الرسمى فى بعض الاحيان ، ويتحكم هؤلاء فى عرض السلع وحجم المطروح منها بل واخفائها فى بعض الاحيان ، لإحداث هزات فى السوق وفرض الاسعار التى يرونها .

فى الاسعار والتسعير : اصبحت الاختلالات السعرية ظاهرة واضحة تؤكد غياب المعالجات السعرية ، وترجع فى بعض جوانبها الى سياسة الدعم ، والتردد ما بين التدخل وما بين الحرية ، والحرية الاقتصادية لا تعنى الفوضى الاقتصادية ، كما ان التدخل بالتسعير لا يعنى تجاهل الواقع وفرض اسعار غير واقعية . فبالنسبة للعرض والطلب ، نعلم سلفا نقص العرض عن الطلب وكذلك العوامل المؤثرة على قوى العرض وقوى الطلب ، ومدى اختلاف مرونة الطلب من سلعة الى اخرى . ومن هنا فاننا لا يجب ان نأخذ من القوانين الاقتصادية منطوقها النظرى ونتجاهل عناصر تطبيقها فى الواقع العملى ، كذلك فان طلب التدخل فى التسعير يجب ان يقوم على دراسات واقعية للتكاليف والتشابكات الاقتصادية لاسعار السلع والخدمات ، والعمل على ترشيد الدعم لمعالجة الاختلالات السعرية الواضحة ، منعا من تفاقمها .

معالجات الدعم وأثرها على ارتفاع الاسعار : ليس المطروح هو الغاء الدعم ، ولكن ما استقر عليه الامر هو ترشيده بوصوله الى مستحقيه ، ومن وسائل ذلك معالجة الاختلالات السعرية المترتبة عليه .

التنمية والتضخم : من المسلمات ان تنفيذ برامج التنمية الاقتصادية يؤدى الى التضخم ، اذ ان هذه التنمية تقتضى انفاقا ، وكل انفاق يولد دخلا ، وكل دخل يولد انفاقا . وصحيح ان التنمية تهدف الى توفير حاجات الناس والمجتمع ، الا ان ذلك يؤدى الى ارتفاع تكلفة الاستثمار وارتفاع تكلفة التنمية – مما يزيد فى حجم التضخم ويقلل من عائد التنمية .

نحو مواجهة المشكلة :

يحدد الدستور هوية الاقتصاد المصرى بالاشتراكية الديمقراطية ، الا ان تفسير هذا الشعار يفتقر الى الوضوح ، لذلك فان المؤتمر الاقتصادى الذى دعا اليه السيد رئيس الجمهورية فى فبراير ١٩٨٢ عمد الى تحديد السمات الاقتصادية الواقعية للاقتصاد المصرى وانتهى الى ما يلى :

يحرص المؤتمر على الاشارة الى أن « التعديلات ستتم فى السنوات القادمة مع المحافظة العامة على السمات الرئيسية الحالية للاقتصاد المصرى بقيادة الدولة والقطاع العام ، وبالتنسيق بينها وبين الدور الضرورى للقطاعين : الخاص والتعاونى ، والاستمرار فى سياسة الانفتاح والتعاون الدولى الخارجى ، مع التعديلات التى تزيل ما شابها من سلبيات محدودة » وهو المنهج الذى سنسير عليه فى اقتراح الحلول والتوصيات .

تهيئة المناخ العام للاصلاح المنشود : هناك عدة مبادىء اساسية واجراءات هامة ، ليس فى مجال ضبط الاسعار فقط ، ولكن فى المعالجة للأوضاع الراهنة ، وهى :

– وضوح الاهداف القومية لكل مرحلة من المراحل ، وهذا الوضوح كفيل بتجميع الجماهير حول هذه الاهداف وبترتيب الجبهة الداخلية للوصول الى غاياتها ، كما انه يمنع البلبلة والتضارب بين اجهزة الدولة .

– استقرار هيبة الدولة لتحقيق الترابط القومى وزيادة فعالية اجهزة الدولة ، وطرح السلبية ، وان يشعر الجميع بقوة العدالة فوق الجميع ، حاكمين ومحكومين .

– تعميق الانتماء الوطنى لكسر حدة اللامبالاة التى تمر بالمجتمع حاليا ، ودعم الوحدة الوطنية وربط الاجيال الجديدة بمستقبل الوطن .

– وضوح اهداف خطط التنمية امام القطاعين العام والخاص ، وتحديد اولويات واضحة ومتابعة دقيقة وتكامل فعال بين قطاعات الدولة ، وتحقيق النمو المتوازن وتحقيق المشاركة الشعبية فى عملية التنمية .

– ترشيد هجرة العمالة للوفاء باحتياجات الوطن اولا ، وتعويض النقص فى الخبرات المهاجرة ، بما يكفل مواجهة مشكلات البطالة المقنعة ، والتغلب على نقص العمالة الفنية فى كثير من المواقع .

– مراجعة التشريعات القائمة وخصوصا التشريعات العمالية والتشريعات التى تحكم القطاع العام ، بما يكفل مرونة العمل ومواجهة

المتغيرات الجديدة وبما يكفل ايضا انضباط العمل والاداء .

– الاهتمام بالتدريب والتدريب التحويلى لتوفير المهارات اللازمة للارتفاع بكفاءة الاداء ، وتحويل العمالة غير المنتجة الى مجالات يحتاجها العمل . ولا يتاتى ذلك الا بالتوسع فى مراكز التدريب ، على ان تكون برامجها فعالة عمليا وتكنولوجيا .

زيادة الانتاج القومى وتقليص الفجوة الانتاجية : ليس امامنا سوى العمل على رأب الفجوة الانتاجية وزيادة الانتاج سبيلا الى زيادة العرض وتلبية لحاجات السكان ودعم الاقتصاد القومى ، ولابد من تجميع الطاقات القومية على هذا الهدف الكبير وهو زيادة الانتاج ، والعمل على توفير الاكتفاء الذاتى من اغلب السلع والخدمات ، وذلك على النحو الآتى :

فى مجال الانتاج الزراعى :

– ضرورة التوسع فى مجالات استصلاح واستزراع الاراضى ، باستخدام اساليب متطورة وسريعة ومنخفضة التكاليف ، وبخاصة استخدام وسائل الرى بالرش والرى بالتنقيط ، مع الانتشار بعمليات الاستصلاح بما يهيىء سرعة اقامة المجتمعات الجديدة .

– العمل على زيادة معدلات التكثيف الزراعى وزيادة المساحة المحصولية ، باستخدام الاصناف قصيرة المكث فى الارض مرتفعة الانتاجية . ولقد اتاحت تكنولوجيات الهندسة الوراثية وزراعة الانسجة مجالات كبيرة بالنسبة لرفع الانتاجية الرأسية واستنباط الاصناف عالية الانتاجية ذات المواصفات الجيدة .

– اعادة النظر فى التركيب المحصولى للمساحة المزروعة ، بما يتيح اكبر أمن غذائى واعلى عائد نقدى ، وضرورة زيادة مساحة القمح وتقليل مساحة البرسيم نسبيا ، والتوسع فى زراعة الذرة الهجين .

– نشر الميكنة الزراعية لمواجهة نقص الايدى الزراعية العاملة ، والعمل على تقليل الفاقد وزيادة الانتاج .

– التوسع فى أساليب الزراعة الحديثة باستخدام الزراعات المحمية الملائمة لظروفنا ، والزراعة بدون تربة (مهد صناعى) خصوصا حول المدن الكبرى لمدها باحتياجاتها من الخضر ، والتوسع فى انظمة التربية الرأسية للخضر والفاكهة .

– التوسع فى استخدام المخصبات الزراعية والتراكيب الغذائية الملائمة للتربة المصرية .

– وقف الاعتداء على الاراضى الزراعية والحزم فى وقف التجريف ، على ان يتبع ذلك اجراءات نقل المشروعات الصناعية الكبرى الى المناطق الصحراوية ، فذلك سبيل إلى إعمارها واستصلاح ما حولها والحفاظ على ارض الوادى .

– التوسع فى عمليات التصنيع الزراعى وتوفير المرافق التسويقية والتخزينية ، خاصة فى مناطق التعمير ، ومد شبكة الطرق والمواصلات للاسراع بعمليات التعمير والتنمية الزراعية .

فى مجال الانتاج الصناعى :

تعتبر الصناعة املا كبيرا لسد الفجوة فى كثير من السلع ولتحقيق التكامل فى عناصر التنمية بين الزراعة والصناعة ، وذلك بالعمل على تحقيق ما يأتى :

- اعطاء دفعة قوية لصناعة الاسمنت ومد الاحتياجات المحلية منها .
- اعطاء اولوية للصناعات اللازمة للتنمية الزراعية كالاسمدة والمبيدات والآلات .
- اعطاء الصناعات الغذائية قوة وانتشارا ، كصناعة الالبان والملصة ومعلبات الخضر والفاكهة ، لتحقيق الفائدة القصوى من الانتاج الزراعى وتقليل الفاقد الانتاجى .
- الاهتمام بصناعة الملابس الجاهزة والصناعات النسجية والغزلية وتطويرها .
- وضع برامج تنفيذية لتشجيع الصناعات المغذية للصناعات القائمة وخاصة فى مجال الصناعات الهندسية ، بما يكفل تقليل الاعتماد على الخارج وزيادة نسبة المنتج المحلى .

الاهتمام بالصناعات التعدينية واستخراجها :

لم يلق هذا المجال الاهتمام الكافى عدا البترول الذى حققت فيه البلاد تقدما طيبا . وفى هذا المجال يقترح ما يأتى :

- الاهتمام بالصناعات البتروكيماوية وانتاج البولى ايثلين والبولى

بروبولين والبولى استر ، وهى مواد هامة للكثير من صناعات النسيج ومواد التعبئة والتغليف لتقليل الاستيراد منها .

• تعميم اسلوب الاتفاقيات الدولية فى مجال البحوث والاستكشاف والاستثمار والانتاج لكافة المعادن ، اسوة بما يتم فى البترول .

• قيام هذه الصناعات التعدينية بخدمات عمرانية واقليمية كما حدث فى مجمع الالومنيوم بنجع حمادى .

دعم وتطوير التجارة الخارجية :

تلعب التجارة الخارجية دورا هاما ، سواء فى توفير الحاجات المحلية بالاستيراد او توفير مصادر النقد الاجنبى اللازم لهذا الاستيراد بزيادة الصادرات ، وتحقيق التوازن الاقتصادى بشكل عام . ويقترح فى هذا الشأن ما يلى :

تنمية الصادرات :

• تشجيع انتاج المحاصيل والسلع التصديرية ، وتقليل الفاقد الانتاجى منها ، وتخصيص هذه الزيادات للصادرات .

• ازالة كافة العوائق ومشاكل الروتين امام عمليات التصدير .

• الاهتمام بالتصدير الى الاسواق التقليدية للصادرات المصرية – الدول النامية ودول الكتلة الاشتراكية – وخاصة صادرات الاثاث والسجاد والاكلمة والملابس الجاهزة والزهور .

• الاهتمام بمواصفات السلع التصديرية ، وتوفير القدرة التنافسية لها من حيث الجودة وأوقات العرض والطلب عليها فى السوق العالمى .

• الاستفادة من المزايا النسبية التى تتمتع بها مصر فى انتاج بعض السلع التصديرية والقطن طويل التيلة الممتاز ، مع توفير بدائل الاستهلاك المحلى منها وتخصيص انتاجها للتصدير .

تنظيم عمليات الاستيراد وترشيدها وتحقيق كفاءتها :

• التشجيع على الاستيراد العينى بدلا من الاستيراد النقدى ، بالتوسع فى ابرام الصفقات المتكافئة .

• التحول من الاستيراد المباشر والوقتى الى الاستيراد المنظم من خلال اتفاقيات التجارة والدفع .

• تحقيق المرونة الكافية لعمليات التعاقدات الاستيرادية ، ودراسة الاسواق الخارجية ، وفترات زيادة المعروض والمخزون ، والحصول على افضل المزايا السعرية ، والعمل على الارتباط بالحكومات واتحادات المنتجين بدلا من السماسرة والوسطاء .

• تنظيم عمليات الفحص والافراج الجمركى والنقل والتخزين الى داخل البلاد ، وتقليل الفاقد فى عمليات التفريغ والنقل والتخزين ، وضرورة الاحتفاظ بمخزون آمن من الواردات لمواجهة أى تطورات طارئة فى السوق العالمى .

• مراجعة الرسوم والاعفاءات الجمركية ترشيدا لعمليات الاستيراد .

ترشيد الاستهلاك :

هناك وسائل عديدة تكفل ترشيد الاستهلاك المحلى وعودته الى الانماط العادية والمقبولة ، وذلك على النحو التالى :

• تقليل الفاقد فى مراحل الانتاج وما بعد الحصاد وفى عمليات النقل والتخزين والتداول ، ويستدعى ذلك الاهتمام بعمليات الميكنة ، واقامة سلاسل من صوامع الحبوب والمخازن المبردة بالنسبة للفاقد الطبيعى . اما بالنسبة للفاقد الاقتصادى فيجب الاهتمام بتوفير الاعلاف لخفض استهلاك الحبوب وتوفير البدائل الغذائية للسلع التصديرية .

• الاهتمام بالمواصفات والجودة ، فهذا العنصر كفيل بترشيد الاستهلاك وحسن الاستفادة من السلع الغذائية ، وخاصة رغيف الخبز .

• الاهتمام بطرح البدائل وتوفرها للسلع الاستهلاكية المختلفة ، وبالامكان إحداث تحولات فى الانماط الاستهلاكية والغذائية ، وتحويلها نحو الافضل اقتصاديا والاسهل انتاجيا ، كما حدث فى اللحوم البيضاء بالنسبة للحوم الحمراء .

• الاهتمام بعمليات الارشاد التموينى ، وايضاح المقننات الغذائية والاحتياجات الضرورية للانسان ، ويجب ان يكون هذا الارشاد مرنا متطورا بتطوير الظروف والملابسات الاقتصادية والاجتماعية .

• الاهتمام بتداول السلع معبأة وتنويع العبوات بما يلائم الاحتياجات الاسرية ، وتقليلا للفاقد .

• مواجهة الاستهلاك الترفي بالوسائل المناسبة ، ومن ذلك فرض الرسوم الاضافية .

ترشيد الدعم كوسيلة لتنظيم الاسعار :

ينبغي الحرص في معالجة قضية الدعم ، إذ أن اسلوب رفع الاسعار ليس هو الاسلوب الوحيد لترشيد الدعم ، وخاصة في السلع ذات المرونة المنخفضة للطلب وتبقى مجالات اخرى لترشيد الدعم اهمها خفض تكاليف الانتاج ، وترشيد الاستهلاك .

الارتقاء بكفاءة الخدمات :

• في مجال التعليم :

يجب توفير مقومات الحياة المناسبة للمعلمين وتدريبهم وتأهيلهم تربويا ، كما ينبغي تشديد الرقابة على المدارس الخاصة ومدارس اللغات . كذلك ينبغي مراقبة الدروس الخصوصية مراقبة جادة ، وتشجيع تكوين مجموعات التقوية كبديل رسمي لهذه الدروس ، وان يكون الكتاب المدرسي في متناول التلاميذ مع بداية العام الدراسي ، كما ينبغي مراجعة المقررات والمناهج والتوسع في التعليم الفني والمهني .

وبالنسبة للجامعات ينبغي الاهتمام بالجامعات الاقليمية وتوفير المقومات الضرورية لها ، وحل مشكلة الكتاب الجامعي .

• في مجال الصحة والعلاج :

ينبغي رفع المستوى المهني للاطباء الجدد ، وتشجيع الاطباء على تنظيم عيادات تعاونية ، وتشجيع العلاج الاقتصادي ، ومراجعة اسعار المستشفيات الاستثمارية ، مع العمل على توفير القدرات القيادية والادارية لمديري المستشفيات ، وترشيد استخدام الدواء وتنظيم صرفه باستخدام التذاكر الطبية ، والنهوض بالتامين الصحي ليؤدي رسالته المنشودة .

• توفير السكن الشعبي الرخيص :

وهذه مسئولية شركات الاسكان التابعة للقطاع العام بالتركيز على الاسكان الشعبي ، وخفض تكلفة البناء ، وتنويع بدائل الطوب الاحمر وفقا لطبيعة كل منطقة ، وتحقيق الاكتفاء الذاتي من الاسمنت ، ووضع مواصفات نمطية لوحدات الاسكان الشعبي واحتياجاته من مواد البناء المختلفة . والتوسع في اقامة مراكز التدريب المهني على حرف البناء ، وتبسيط التصميمات المعمارية والانشائية لتعود الى اقتصادياتها الاصلية .

• في النقل والمواصلات :

ينبغي الاهتمام بتحديد وتطوير وسائل النقل والمواصلات ، وخلق محاور بديلة لخطط السكك الحديدية ، ومد شبكات حديدية خارج اطار الوادي لتسهيل العمران والربط المباشر بين ارجاء الوطن .

وبالنسبة لوسائل النقل الداخلي ، يجب تشجيع نظام التاكسيات والميكروباصات التي تعمل بنظام الخدمة الجماعية ، وان تكون الاتوبيسات للربط بين الاحياء فقط ، كما ينبغي تشجيع النقل النهري ، أما بالنسبة الخدمة التليفونية فهي تشهد تطورا ملموسا .

• في خدمات الحرفيين :

العمل على الحد من المغالاة والارتفاع في اسعار خدمات الحرفيين ، وذلك عن طريق ما يأتي :

– الاهتمام بالتدريب المهني والتعليم الصناعي ، وذلك لتخريج حرفيين مدربين ومؤهلين وقادرين على اداء الخدمات الحرفية بالجودة والمواصفات الصحيحة .

– ان يكون لجهاز الخدمة الوطنية للقوات المسلحة دور اكبر ، وذلك بان يقيم مجمعات للمجندين الحرفيين بأجور معتدلة وتحت اشراف ضباط متخصصين ، وقد اثبت الجهاز كفاءة في الاعمال التي اشترك فيها .

– تعليم المواطنين وسائل الاصلاح البسيطة من خلال برامج منظمة في اجهزة الاعلام ، وتوفير الادوات اللازمة لذلك .

استقرار اساليب التسعير والالتزام السعري وذلك عن طريق الآتي :

• التسعيرة الجبرية العادلة للسلع الاساسية التي تبنى على اسس واضحة من دراسة التكاليف وتحقيق الهوامش المناسبة لمراحل تداول السلعـــة .

• وضع سياسة واضحة لتسعير الحاصلات الزراعية ، تكون العامل

الرئيسى فى توجيه وتخطيط الزراعة المصرية على اساس من المزايا النسبية القومية للحاصلات المختلفة ، وتوفير عائد مجز للمنتجين .

• الرقابة الجادة على الاسواق والاسعار ، بالالتزام بالقرارات السعرية وضرورة الاعلان عنها ، وان تبنى أساسا على دور المفتش التموينى وليس الحملات البوليسية ، فذلك أدعى الى انتظامها وتخصصها ، وموالاة القيام بهذا الدور .

• التعاقدات المباشرة بين المنتجين واجهزة التوزيع ، مع توفير المقومات والمرافق التسويقية اللازمة .

• التوسع فى منافذ التسويق للجملة والتجزئة باقامة الاسواق اللازمة ، سواء للجملة او للتجزئة ، بما يسهل حركة انسياب البضائع وسهولة الرقابة على اسواق التجزئة .

دعم وتطوير التجارة الداخلية ورفع كفاءتها ، وذلك باتباع ما يأتى :

• رفع الكفاءة التسويقية بالاهتمام بمرافق التسويق ، وخاصة المخازن والصوامع والثلاجات ، واختصار حلقات التداول والوسطاء ، وتدريج وتصنيف السلع ، والاهتمام بتجهيزها وتعبئتها .

• اقامة سلاسل المحلات الكبرى والتى تتعامل على مستوى الانتاج الكبير من السلع الاستهلاكية المختلفة ، مع تدريب البائعين على حسن التعامل مع الجمهور ، وحسن عرض البضائع وتنظيمها .

• اقامة الاسواق التجارية المتكاملة خارج المدن المزدحمة ، بحيث تضم فى أقسامها كل الاحتياجات ، وتنوع فروع ومحلات العرض والبيـــع .

• عودة القرية المنتجة التى تنتج احتياجاتها الغذائية وبعض احتياجاتها الاستهلاكية ، كما كان الحال فى الماضى ، بتوفير الوسائل التكنولوجية المناسبة التى تكفل ذلك ، كبطاريات الدجاج البياض والارانب واقفاص الاسماك ، وانوال النسيج ، وماكينات التريكو .

اتحادات المستهلكين والرقابة الشعبية :

تلعب هذه الاتحادات دورا كبيرا فى بعض الدول فى مجال ترشيد وتنظيم الاستهلاك والرقابة على الاسعار ، وتحقيق الوعى الغذائى والاستهلاكى ، وتنظيم حملات المقاطعة لسلعة معينة او لاسعار معينة ، وتوعية المستهلكين بحقوقهم ، كما انها تقوم بمقاضاة المستغلين من التجار نيابة عن اعضائها ، ونحن فى حاجة الى تنشيط هذه الاتحادات ودعمها وتوفير المناخ اللازم لعملها .

السياسات المالية فى مواجهة التضخم وارتفاع الاسعار :

هناك عدة اجراءات متعلقة بالسياسة المالية ، يمكن ان يكون لها الفعالية المنشودة فى تقليل معدلات التضخم ، ومنها :

• تقليل اصدار معدلات البنكنوت لتوفير التمويل بالعجز .

• زيادة تنشيط الاوعية الادخارية وتشجيعها ومعالجة اسعار الفائدة الدائنة والمدينة ، بما يكفل تشجيع الادخار .

• التدرج فى فرض الضرائب على السلع الترفيهية والكمالية .

• تنشيط تحصيل مستحقات الدولة من ضرائب وجمارك ورسوم سلعية بالعدالة والجدية اللازمين .

• تحقيق سياسة مصرفية مستقرة ، مع الرقابة الجادة من البنك المركزى على النشاط المصرفى .

تمويل التنمية وخفض تكاليف الاستثمار :

يقترح لمعالجة الآثار التضخمية لخطط التنمية ، الاجراءات التالية :

– ان تكون الاولوية فى التنمية للمشروعات ذات العائد السريع والمباشر .

– ان تتكامل خطط التنمية بما يحقق النمو المتوازن .

– العمل على خفض تكلفة الاستثمار بمراجعة المكونات العينية للاستثمار ، والاقتصار على الضروريات فى كل مشروع .

– العمل على تمويل التنمية من وفورات حقيقية بقدر الامكان .

– تغليب الاعتبارات الاقتصادية فى المرحلة الحالية فى مشروعات التنمية بعـد ان تم التعويـل علـى الاعتبارات الاجتماعية فى فترات سابقـة .

تخطيط الاجور والاسعار :

وذلك بهدف موازنة اجور ذوى الدخل الثابت مع الارتفاعات المتتالية فى الاسعار ، وما يستتبع ذلك من مراجعة سياسات التوظف والتعيين والعمالة والتعليم .

سياسة إنتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية

يقوم المجلس بدراسات موسعة عن سياسات انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات الحيوانية ، فى أربعة اقسام على التوالى ، وهى :

- الدواجن والبيض .
- اللحوم الحمراء والماشية .
- الاسماك .
- الالبان .

وقد تم انجاز الدراسة الخاصة بالقسمين الأولين ، وعلى الصفحات التالية عرض تحليلى لكل منهما .

الدواجن والبيض

تمثل صناعة الدواجن فى مصر حاليا أحد القطاعات الرائدة فى مجال انتاج البروتين الحيوانى . وهيكلها أقرب لتحقيق كفاءة الأداء من أى بدائل أخرى . حيث قطعت شوطا بعيدا فى هذا الاتجاه . وأصبحت تمثل حجم استثمارات هامة فى الاقتصاد الوطنى ، فقد بلغ عدد عنابر التسمين اكثر من ١٩ الف عنبر ، حجم استثماراتها حوالى ٩٥٠ مليون جنيه بالاسعار الجارية ، علاوة على حوالى ٢٦٧ مزرعة دجاج بياض ، حجم استثماراتها بالاسعار الجارية حوالى ٥٥٠ مليون جنيه ، أى أن مزارع انتاج بدارى اللحم والبيض وحدها تمثل حجم استثمارات تبلغ حوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ، يضاف اليها قيمة استثمارات مصانع العلف التفريخ ومزارع الامهات ، والمجازر الآلية ووسائل النقل .

وبرغم ذلك فما زالت هذه الصناعة تعتمد على استيراد معظم مستلزمات انتاجها ، من مواد علفية وبيض تفريخ وكتاكيت أمهات وأدوات وآلات ، بل وتستورد الدولة بدارى اللحم المجمدة لسد العجز فى السوق المحلى ، كما أن الطاقات الحالية لا تستغل الاستغلال الكامل الكفء ، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف الانتاج وانخفاض عائد الاستثمارات .

واذا كان هناك اتجاه يرى أن مقارنة تكاليف الطن المستورد من الدواجن بالطن المنتج محليا بمكونات أجنبية ، قد يعنى الاتجاه إلى تفضيل الاستيراد ، الا أن فتح السوق للاستيراد على مصراعيه سيوقع الضرر اساسا على المزارع الصغيرة كثيرة العدد ، وسيخرجها تماما من السـوق .

وبوجه عام فان صناعة الدواجن تواجه فى مصر كثيرا من المخاطر ، خاصة بعد أن فقدت حماية الدولة ، مما أدى الى خلل شديد فى الأداء الاقتصادى لأسواق المدخلات والمخرجات .

واذا كان من المستهدف – على المستوى الرسمى – ضرورة بلوغ الاكتفاء الذاتى من انتاج لحوم الدواجن فى اقصر مدى ممكن ، فان البرنامج المقترح للتنمية فى هذه الدراسة يتجه إلى تنفيذ ذلك على مدى خمس سنوات .

واذا كان حجم الاستثمارات الموجودة فى هذه الصناعة حوالى ١٥٠٠ مليون جنيه ، فان الهدف الاساسى هو ترشيد استخدامها وازالة المعوقات التى تواجه هذه الصناعة ، بحيث يتم استغلال الطاقات الضخمة المعطلة . على أن طبيعة السوق التى يساهم فيها القطاع الخاص بنسبة تزيد على ٨٠ ٪ ، تدعو الى ان يتم تمويل أية استثمارات اضافية بالاعتماد على الذات من خلال القطاع الخاص ، بشرط ان تنفذ تعديلات السياسات الاقتصادية المؤثرة حاليا على أداء السوق .

والهدف من البرنامج المقترح ، هو التخلى تدريجيا عن دعم مدخلات

هذه الصناعة ، وتوجيه الدعم للمنتج النهائى فى مرحلة التعبئة والتسويق للمستهلك .

وفيما يلى تفاصيل هذه الدراسة التى تتكون من شقين ، الأول عن : سوق بدارى اللحم ، والثانى عن : البيض .

سوق بدارى اللحم

١) هيكل وأداء السوق لصناعة بدارى اللحم :

الانتاج وتطوره :

تضاعف انتاج لحوم الدواجن خلال الفترة ما بين ٦٠ - ١٩٨٠ ، حيث زاد من حوالى ٦٨ الف طن الى حوالى ١٣٦ الف طن ، ثم زاد الانتاج فى عام ١٩٨٥ حتى وصل الى أكثر من مثلى حجمه فى عام ١٩٨٠ ، حيث بلغ حوالى ٣٠٥ الف طن ، منها ٢٠ الف طن من انتاج القطاع الريفى المنزلى ، وحوالى ٣٠ الف طن من انتاج الشركة العامة للدواجن ، وحوالى ٢٥٥ الف طن من انتاج القطاع الخاص العامل فى مجال صناعة بدارى اللحم .

ويدل هذا على : أن القطاع الخاص هو الذى يمثل النمط الاستثمارى السائد فى انتاج هذه الصناعة ، ويرجع ذلك لارتفاع سرعة دوران رأس المال فى هذه الصناعة الى جانب الارتفاع الكبير فى اسعار اللحوم الحمراء ، مما ساعد على تضخم الطلب على اللحوم البيضاء ، علاوة على العوامل التقليدية المؤثرة فى زيادة الطلب .

وقد نتج عن السياسات السعرية والتمويلية السائدة ، نمو بعض قطاعات هذه الصناعة نموا سريعا ، على حساب نمو قطاعات اخرى ، وخاصة قطاع انتاج البدارى ، علاوة على عدم وجود تناسق بين حلقات السوق ، مما جعل المنتج والمستهلك هما أكثر حلقات السوق تحملا لأثر المخاطرة وتقلبات الاسعار وزيادتها .

معدلات استغلال الطاقات الانتاجية الحالية

توضح معدلات التشغيل الحالية للسعة الانتاجية لصناعة بدارى اللحم ، ان اجمالى هذه السعة يبلغ حوالى ٤٢٠ الف طن ، الا أن الانتاج الفعلى لهذه الصناعة فى عام ١٩٨٥ بلغ ٢٨٥ الف طن ، أى أن هناك طاقة انتاجية معطلة تبلغ ١٣٥ الف طن ، أو ما يعادل اكثر من ربع السعة الانتاجية ، بمعنى ان معدل الاستغلال الحالى لهذه الصناعة هو حوالى ٦٨٪ فقط . وبتحليل مصادر الطاقة الانتاجية المعطلة ، يتبين ان هناك عنابر أنشئت ولاتعمل ، بلغ عددها ٧٤٥ عنبرا ، طاقتها الانتاجية ١٨,٦ مليون من بدارى اللحم . أما العنابر العاملة فعلا فعددها ١٧٨٧٨ ومعدل تشغيلها السنوى فى حدود ٣,٤ دورة بدلا من خمس دورات .

الاستهلاك :

يتكون الاستهلاك من مجموع الانتاج المحلى مضافا اليه الواردات . وقد بلغ متوسط استهلاك الفرد من لحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥ حوالى ٧,٥ كيلو جرام ، بينما كان فى عام ١٩٨٠ حوالى ٤,٧ كيلو جرام . ورغم زيادة معدلات استهلاك الفرد فما زال يعانى من ارتفاع الاسعار بمعدل بلغ حوالى ١٢ ٪ سنويا . ورغم ارتفاع أسعار المستهلك - والتى يشتق منها مستوى الاسعار فى مراحل السوق المختلفة - فما زال المنتج يعانى من انخفاض هامشه الربحى نظرا لارتفاع تكاليف الانتاج ، ولاستيعاب مراحل التسويق بين المنتج والمستهلك لنصيب كبير من سعر المستهلك .

وتعمل الدول على استقرار أسعار المستهلك ، وعدم ارتفاع تكاليف نفقات المعيشة من خلال اتباع عدة اجراءات ، منها استيراد لحوم الدواجن وبيعها فى المجمعات الاستهلاكية بسعر مدعم ينخفض عن سعر التكلفة . كما يتم التعاقد مع المربين المحليين لتوريد حصص من الانتاج بسعر محدد ، نظير حصولهم مسبقا على مستلزمات الانتاج بأسعار مدعمة منخفضة . كما تقوم الشركة العامة للدواجن بتوريد انتاجها لاجهزة التوزيع الرسمية (وزارة التموين) لبياع للمستهلك بسعر محدد .

ولكن باستعراض هيكل العرض الخاص بلحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥ ، يتبين ان الكمية المتاحة للبيع بأسعار محددة ومنخفضة نسبيا هى كمية محدودة للغاية وتبلغ حوالى ٢٣ ٪ فقط من جملة المعروض محليا من لحوم الدواجن ، حيث ان الواردات بلغت ١٥٪ من جملة الاستهلاك ، كما بلغ انتاج الشركة العامة للدواجن حوالى ٨٪ منه ، بينما حوالى ٧٧٪

من المعروض من لحوم الدواجن كان يباع بالاسعار الحرة دون الالتزام بالتسعيرة . أما التعاقد مع القطاع الخاص ، فلم يبدأ الا في ٢٣ يونيو ١٩٨٦ ويتوقع ان يبلغ حوالى ٤٠ الف طن فقط .

توقعات الاستهلاك :

تعتمد توقعات نمو الاستهلاك من اللحوم والدواجن مستقبلا على نمو كل من الدخل وعدد السكان ، بافتراض عدم تغيير انماط المستهلكين وثبات الاسعار النسبية للسلع البديلة . واعتمادا على هذه الفروض تم التوقع بنمو الاستهلاك للحوم والدواجن في مصر حتى عام ٢٠٠٠ .

فبالنسبة لنمو دخل الفرد ، استخدمت المعدلات التى استهدفتها الخطة الخمسية ١٩٨٧ - ١٩٩٢ ، كأقرب معيار فعلى لنمو الدخل ، وتشير الارقام المستهدفة الى أن نمو الناتج المحلى الاجمالى حوالى ٦.٦ ٪ سنويا خلال سنوات الخطة ، يصاحب ذلك معدل نمو السكان حوالى ٢.٧ ٪ ومن ثم يتوقع ان يصبح النمو السنوى في نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى حوالى ٣.٩٪ ويمثل ذلك مؤشرا لمعدل نمو الدخل للفرد .

وتشير تقديرات المرونة الدخلية للحوم من بحث ميزانية الاسرة ٨١ - ٨٢ ، الى أن معامل المرونة هو حوالى واحد صحيح ، اى ان زيادة الدخل بمقدار ١ ٪ يؤدى الى زيادة استهلاك الفرد من لحوم الدواجن بمقدار ١ ٪ ايضا ، وذلك يعنى أن معدل النمو المتوقع في استهلاك الفرد من لحوم الدواجن يقدر بنحو ٣.٩ ٪ سنويا ، ومعدل النمو في الاستهلاك الكلى يبلغ ٦.٦٪ سنويا .

فاذا اعتبر الاستهلاك عام ٨٥ هو فترة الاساس ، فيمكن التنبؤ بمعدلات الاستهلاك من لحوم الدواجن حتى عام ٢٠٠٠ ويتضح منها ضخامة حجم الانتاج المحلى المطلوب بلوغه حتى عام ٢٠٠٠ ، اذا ما اريد تغطية الطلب المتوقع من الانتاج المحلى والاستغناء عن الواردات ، والمحافظة على استقرار الاسعار ، مع رفع معدلات استهلاك الفرد من لحوم الدواجن . اذ يتطلب ذلك بلوغ ثلاثة امثال الناتج الحالى . وربما زاد مستوى الانتاج المطلوب عن ذلك ، اذا أخذ في الاعتبار مسألة زيادة اسعار اللحوم الحمراء بمعدلات أعلى من لحوم الدواجن ، بما يؤدى لانتقال جزء كبير من الطلب على اللحوم الحمراء الى الطلب على لحوم الدواجن .

٢) الهوامش التسويقية لمراحل السوق :

تمثل تكاليف التغذية حوالى ٥٦٪ من جملة تكاليف انتاج طن حى من بدارى اللحم . ومن هنا كان الاهتمام بايجاد الهامش التسويقى في صورة تكاليف تسويقية وهامش ربحى لصناعة انتاج الاعلاف ، حيث تمثل الحلقة الهامة في تسويق مستلزمات الانتاج لهذه الصناعة ، والتى تركز حولها العديد من السياسات الحكومية .

وبنفس الأسلوب التحليلى يتم تناول مرحلة المنتج ثم تاجر الجملة لبيع البدارى الحية ومرحلة تسويق البدارى من خلال المجازر الآلية كبديل متطور لتنمية السوق .

ورغم أن تحليل الميزانية لكل نشاط تسويقى قد أجرى على اساس (٨١/ ٨٢) ، الا أن البيانات تم استخراجها من واقع عينات ميدانية لأعداد مناسبة من المشاهدات ، خاصة وان مثل هذه التقديرات لا تتوافر من البيانات المنشورة ، وعلى اية حال فان التنبؤ بالهوامش التسويقية في عام ١٩٨٥ أمكن توقعه باعتبار أن أهم مكونات سوق هذه الصناعة هى العلف وكتكوت التسمين، وأسعار هذه البنود كلها متوافرة عن عام ١٩٨٥ ، بالاضافة الى أن علاقات الاسعار في السوق لهذه الصناعة ما زالت لها نفس السمات .

مستلزمات الانتاج :

يعتبر العلف الذى ينتجه القطاع الخاص هو المحور الرئيسى لمستوى السعر ، نظرا لأن هذا القطاع ينتج حوالى ٧٥ ٪ من جملة انتاج الاعلاف . وطبيعى ان يكون سعر العلف الذى ينتجه القطاع الخاص أعلى من مثيله المنتج بواسطة القطاع العام ، حيث يفضله في النوعية ، فالقطاع الخاص ينتج اعلافا متخصصة تناسب الاعمار المختلفة .

وفى عام ١٩٨٢/٨١ بلغ متوسط سعر بيع الطن من علف القطاع

الخاص حوالى ٢٠٣ جنيه . ويلاحظ أن التكلفة الفعلية تبلغ حوالى ١٩٠ جنيه ، غير أنه يحصل من المنتج بعض المصروفات الاضافية تحت عدة مسميات ، بما يصل بالسعر الى ٢٠٣ جنيه فى تلك السنة ، ويقدر سعر بيع الطن فى عام ١٩٨٥ بحوالى ٢٥٠ - ٣٠٠ جنيه . ويتضح من البيانات المتاحة ان الشركة المنتجة للعلف تحصل على ربح مقداره ٤٠ جنيه فى الطن أو ما يعادل ٢٠ ٪ من سعر البيع .

الهامش الربحى للمنتج :

بلغ متوسط تكاليف انتاج الطن وزن حى من بدارى اللحم عام ١٩٨٢/٨١ (٣٢ مزرعة مختلفة السعة) حوالى ٨٩٣.٣ جنيه ، تمثل تكاليف التغذية منها حوالى ٥٦٪ ، وتكاليف شراء الكتكوت عمر يوم حوالى ٢٠ ٪ ، والتكاليف الضمنية للنفوق حوالى ٣.٧ ٪ ، أى أن هذه البنود مجتمعة تمثل حوالى ٨٠٪ من اجمالى تكاليف الانتاج . وبخصم قيمة السبلة (الفرشة) المباعة تبلغ التكاليف الصافية للطن حوالى ٨٧٥.٨ جنيه . وحيث انه فى تلك السنة كان متوسط سعر البيع حى للطن باب المزرعة حوالى ١٠٠٥.٤ جنيه ، فان هامش الربح للمنتج يبلغ حوالى ١٢٩.٦ جنيه للطن ، أو ما يعادل حوالى ١٣ ٪ من سعر البيع . وجدير بالذكر ان أى تحسين يطرأ على الكفاءة التكنولوجية (الكفاءة الغذائية ، ونسبة النفوق) أو أى انخفاض يحدث فى سعر الكتكوت عمر يوم ، سوف يؤدى الى خفض تكاليف الانتاج بدرجة كبيرة .

الهامش الربحى لتاجر الجملة :

يشترى تاجر الجملة بدارى اللحم من المزارع المنتجة ويتولى توزيعها ، وغالبا ما يحتكر مرحلة البيع بالتجزئة من خلال وسطاء يعملون لحسابه . ولذلك يعتبر تاجر الجملة هو المتحكم فى حركة أسعار السوق الى حد بعيد ، خاصة وأن السياسة السعرية المحددة لأسعار البدارى الذبيحة تعتبر سياسة غير واقعية ، ودليل ذلك هو عدم اقامة مجازر كافية ، وكانت النتيجة هى بيع حوالى ثلاثة أرباع الدجاج فى صورة حية ، أو اتمام الذبح والتجهيز بمعرفة تاجر التجزئة باستخدام أساليب يدوية بدائية .

أما التكاليف التسويقية لمرحلة الجملة فلا تزيد عن ٢٣ جنيه للطن الحى ، بينما يبلغ ربح الطن فى هذه المرحلة حوالى ١٧٢ جنيه ، وهو مبلغ يزيد كثيرا عن ربح المنتج من الطن الحى ، وذلك على الرغم من أن الخدمة التسويقية فى مرحلة الجملة لا تشمل سوى عملية النقل ، وفى كثير من الاحوال يباع الانتاج على عربات نصف نقل مرورا بالاحياء والمناطق المختلفة ، وعندئذ لا توجد تكاليف أخرى لتجارة الجملة ، وحتى ان وجدت فلا تزيد تكلفة الطن عن عشرة جنيهات ، وذلك يعنى ان الربح الصافى لن يقل عن ١٦٢ جنيه للطن بأسعار عام ٨١/ ١٩٨٢ . والبديل المنطقى للتسويق الحى هو التسويق للمجازر الآلية والحفظ فى الثلاجات ، ومن شأن ذلك أن يحدث توازنا فى عرض الانتاج على طول السنة وتلافى التقلبات الموسمية ، علاوة على امكان مراعاة الناحية الصحية ، ومراقبة الجودة ، وتجانس السلعة بما يحقق استقرار الاسعار . الا أن هذا البديل لا يستوعب فى مصر الا قدرا يسيرا من الانتاج ، والسبب فى ذلك أنه لا توجد حوافز ربحية لمرحلة الذبح الآلى فى ظل الاسعار السائدة .

فقد بلغت تكاليف الذبح والنقل والتجهيز والتبريد حوالى ٩٥ جنيه للطن ، بعد خصم قيمة مبيعات تصنيع مخلفات الذبح ، وذلك بأسعار ١٩٨٢/٨١ . فاذا اضيف لها قيمة تكاليف شراء الوزن الحى اللازم لانتاج طن مذبوح (نسبة تصافى ٧٠ ٪) فتصبح جملة تكاليف هذه المرحلة ١٥٣ جنيه باسعار ١٩٨٢ . ولما كان سعر البيع الذى حددته وزارة التموين فى هذه السنة ١٤٠٠ جنيه للطن ، فمعنى ذلك أن هناك خسارة محققة تبلغ حوالى ١٣١ جنيه للطن . ولهذا فلا تستخدم المجازر الا فى نطاق محدود ، ولانتاج القطاع العام التابع لوزارة التموين الذى يستأجر تلك المجازر من القطاع الخاص .

٣) الانتشار السعرى :

يعتبر الانتشار السعرى احد الاساليب التحليلية للتعرف على الكفاءة التسويقية ، ومنه يمكن معرفة نصيب كل مرحلة من المراحل التسويقية من القيمة التى يتحملها المستهلك نظير حصوله على السلعة . وأهم ما

يلفت النظر – اعتمادا على اسعار سنة ٨٢/٨١ – أن هامش الربح لمرحلة التوزيع من المنتج للمستهلك يبلغ ١٤.٢ ٪ من جنيه المستهلك ، بينما يبلغ نصيب المنتج ١٠.٨ ٪ فقط من جنيه المستهلك . هذا على الرغم من أن المنتج هو الذى يتحمل كل مخاطر الانتاج ، ويبذل الجهد الكبير للحصول على مستلزمات الانتاج (الكتكوت والعلف) ، كما يتحمل مخاطر التسويق وتقلبات الاسعار واحتكار التجار . كما يلاحظ ان عملية تصنيع العلف تستأثر بنصيب كبير نسبيا يبلغ حوالى ٨.٢٪ من جنيه المستهلك ، على الرغم من عدم وجود أى درجة من المخاطرة ، بل على العكس فالدولة هى التى تدبر الذرة بسعر مدعم ، وتمثل الذرة نحو ٦٥٪ من تركيب العلف .

ومن جهة اخرى فان المستهلك يتحمل عبء ارتفاع التكاليف النقدية للمواد الخام الداخلة فى تكوين العلف والتى تبلغ حوالى ٣٣.٤ ٪ من جنيه المستهلك . ذلك ان العلف الناتج يعد منخفض الكفاءة الغذائية لأسباب عديدة منها : ضعف الكفاءة الادارية المزرعية ، وعدم اتباع الاساليب الحديثة فى تصنيع العلف ، وعدم وجود غذايات أتوماتيكية فى أغلب المزارع ، وارتفاع نسبة النفوق . كما أن ارتفاع سعر كتكوت التسمين يزيد من أعباء المستهلك ، اذ تمثل تكلفة كتكوت التسمين حوالى ١٥ ٪ من جنيه المستهلك . وللدلالة على ذلك نجد ان سعر طن العلف من انتاج القطاع الخاص بلغ ١٩٨٥ نحو ٢٥٠ – ٣٠٠ جنيه ، أى بمتوسط حوالى ٢٧٥ جنيه للطن ، كما أصبح سعر الكتكوت عمر يوم من انتاج الشركة العامة للدواجن والمتاح من قطعان أمهات تم تربيتها محليا ٣٨ –٤٢ قرش ، أى بمتوسط ٤٠ قرش ، بينما بلغ سعر الكتكوت من انتاج بيض مستورد ومفرخ محليا ٥٥ – ٦٢ قرش بمتوسط ٥٨ قرش . فاذا تم تثبيت الهوامش التسويق والربحية لكل المراحل كنسب ثابتة من جنيه المستهلك ، فان سعر بيع الكيلو جرام الحى للمستهلك يتوقع ان يصل الى ١٦٤.٢ – ١٧٥.٧ قرش للكيلو جرام الحى . كما أنه اذا تم تغيير تكاليف الذبح والتبريد فى المجازر الآلية ، فان سعر الكيلو جرام من الدجاج المذبوح يتوقع الا يقل عن ٢٤٤ –٢٥١ قرش .

ولو اضفنا هامشا ربحيا للمجزر والتبريد مقداره ٧ ٪ من سعر المستهلك فعندئذ يتراوح السعر المتوقع بين ٢٦١ – ٢٦٨.٦ قرش .

وذلك يعنى ان السعرالمحدد حاليا وهو ١٨٠ قرشا للكيلو جرام من الدواجن المذبوحة ، هو سعر غير مشجع .

٤) اسواق وأسعار مستلزمات الانتاج :

ان دراسة سوق كتكوت التسمين وسوق العلف تمثل اهمية كبيرة فى صناعة الدواجن ، نظرا لأن تكلفة هذين المدخلين معا اكثر من ثلاثة ارباع تكاليف الانتاج .

كتاكيت التسمين :

يبلغ عدد كتاكيت بدارى التسمين الناتجة حاليا من قطعان الامهات والبيض المخصب المستورد حوالى ٣٤٥ مليون كتكوت ، تزيد الى حد ما عن احتياجات انتاج بدارى التسمين . ذلك ان الطلب على كتكوت التسمين عمر يوم يتوقف على توافر العلف فى وقت متزامن . فاذا لم يتوفر العلف اللازم فى الوقت المناسب ، اصبح عرض كتاكيت التسمين يزيد على طلبها .

ومن ناحية اخرى ، فقد يقل عدد كتاكيت التسمين ، وذلك يرجع إما الى تذبذب معدلات التفريخ من قطعان الامهات ، أو الى عدم ادخال البيض للتفريخ وبيع جزء منه كبيض للمائدة ، بسبب غياب التناسق التسويقى وعدم التكامل بين حلقات الصناعة .

وقد استهدفت الشركة العامة للدواجن التغلب على مشكلة عدم التوازن بين الكتاكيت المنتجة وكمية العلف المتوفر ، فانتهجت خلال العامين الماضيين سياسة ربط توزيع كتاكيت التسمين بالعلف المطلوب فى نفس الوقت .

غير أن هذا التناسق غير واضح فى حالة شركات القطاع الخاص ، وهى التى تتداول معظم مستلزمات الانتاج فى السوق . اذ ان الشركة العامة للدواجن تنتج حوالى ٤١ ٪ فقط من كتاكيت التسمين ، والباقى وقدره حوالى ٥٩ ٪ يتولى انتاجه القطاع الخاص . وبرغم ذلك فتلك الشركات الخاصة – التى تعتمد فى انتاجها للكتاكيت على بيض

مستورد مخصب – لا تملك مصانع العلف ، كما لا يوجد لديها ارتباط تعاقدى يعمل على تنسيق حلقات الانتاج .

وهنا تجدر الاشارة الى أن نصف انتاج القطاع الخاص يعتمد على بيض مخصب مستورد ، ويعتبر ذلك مصدرا للمخاطرة وتقلبات عرض كتاكيت التسمين فى السوق ، علاوة على ارتفاع تكلفة الكتكوت الناتج من بيض مخصب مستورد عن مثيله المنتج محليا من قطعان الامهات المرباة فى محطات محلية . اذ تبلغ تكلفة انتاج البيضة المخصبة من محطات الأمهات ١٨ – ٢٥ قرش ، بينما بلغ تكلفة البيضة المخصبة المستوردة ٣٨ – ٤٢ قرش .

علاوة على أن الكتكوت المنتج من بيض مخصب محليا يباع بمبلغ يتراوح بين ٣٧ – ٤٣ قرش ، بينما يبلغ ثمن الكتكوت المنتج من بيض مخصب مستورد حوالى ٥٥ – ٦٣ قرش .

وباستعراض خطة الشركات العامة للدواجن حتى عام ١٩٩٢ ، يتضح انها تستهدف زيادة طاقتها الانتاجية من تربية أمهات كتاكيت التسمين بحوالى ٤٣٧ الف أم فى عام ١٩٨٧ ، تنتج حوالى ٢٠ مليون كتكوت ، ثم اضافة مليون أم أخرى حتى عام ١٩٩٢ ، تنتج حوالى ٧٠ مليون كتكوت . أى أنه عند استكمال هذه الطاقات التوسعية سيكون فى الامكان تغطية حجم الاستيراد الحالى من البيض المخصب عن طريق الانتاج المحلى . الا أن هذا العدد من الكتاكيت لا يغطى العجز القائم فى استغلال طاقات عنابر التسمين والبالغ ١٣٥ مليون من البدارى ، تحتاج الى حوالى ١٤٢ مليون كتكوت عمر يوم .

وجدير بالذكر ان الطاقة الحالية لمعامل التفريخ تبلغ حوالى ٣٤٠ مليون كتكوت ، أى انها تغطى الامكانات الحالية للبيض المخصب ، المحلى والمستورد . وهناك خطة لكل من القطاعين العام والخاص للتوسع حتى عام ١٩٩٢ لكى تضيف سعة انتاجية لمعامل التفريخ الحالية قدرها حوالى ١٨٣ مليون كتكوت عمر يوم . وبذلك يتوقع ان تبلغ الطاقة الانتاجية لمعامل التفريخ فى عام ١٩٩٢ حوالى ٥٦٨ مليون كتكوت . ويلاحظ ان التوسع فى معامل التفريخ الخاصة بالشركة العامة للدواجن ، يقابله توسع متناسق فى طاقات مزارع الامهات . كما ان حجم هذا التوسع يعادل ما يتم استيراده حاليا من بيض مخصب مستورد ، مما يتوقع معه زيادة العرض من انتاج كتاكيت من أمهات مرباة محليا بتكاليف أقل .

اما التوسع فى معامل تفريخ القطاع الخاص ، والذى يتوقع أن يبلغ عام ١٩٩٢ حوالى ١٢٨ مليون كتكوت – فهو لا يواكب توسعات متوقعة فى محطات الأمهات لاستثمارات القطاع الخاص .

وهذا يعنى التوسع فى استيراد البيض المخصب لحساب القطاع الخاص ، ومن ثم استمرار ارتفاع تكاليف انتاج الكتكوت عمر يوم للقطاع الخاص ، لاسيما وان هناك مؤشرات لاستمرار ارتفاع الاسعار العالمية للبيض المخصب نتيجة لتوقع النقص التدريجى لحجم المتاح منه للتصدير للسوق العالمى ، مع انخفاض سعر الصرف للجنيه المصرى . وهذا مؤداه استمرار التضخم فى تكاليف انتاج بدارى اللحم

والاستعراض السابق للطاقات المعطلة لسعات انتاج بدارى اللحم ، وتوقعات زيادة الطلب على كتاكيت التسمين ، وتوسعات سعات معامل التفريخ – يقتضى ضرورة الاهتمام ببناء صناعة تربية الاجداد من سلالات مختلفة لانتاج كتاكيت الامهات محليا ، حيث يصبح من العسير مستقبلا استيراد الاحتياجات الكلية من كتاكيت الامهات لهذه الاعداد الكبيرة ، التى قد تصل الى حوالى ٦ مليون فى نهاية سنوات الخطة ٨٧ – ١٩٩٢ ، تزيد اضعاف هذا الرقم لو استهدف مستقبلا تغطية الطلب على لحوم الدواجن من الانتاج المحلى حتى عام ٢٠٠٠ .

وهناك نواة لهذه الصناعة من خلال ما تم الترخيص به لانشاء أول شركة مصرية لتربية الجدود فى مصر ، وتم استيراد مكونات المشروع الذى يقام بالمنطقة الزراعية بمدينة السادات ، حيث يبدأ انتاجه فى أخر عام ١٩٨٧ ، بطاقة ٦٥٠ الف كتكوت أمهات للتسمين ، تتدرج لتصل الى ١.٣ مليون كتكوت للتسمين فى السنة الثالثة من بدء انتاج المشروع ، أى فى عام ١٩٩٠ . وعلى ذلك يتوقع أن ينخفض سعر كتكوت الأم ، ومن ثم انخفاض سعر بيض التفريخ لإنتاج كتاكيت

التسمين ، والذى يؤدى بالتالى الى انخفاض سعر كتكوت التسمين .

الأعلاف :

يعتبر نقص الاعلاف هو العامل الرئيسى لعدم استغلال الطاقات الحالية المتاحة من عنابر التسمين حتى سعتها الانتاجية القصوى .

وبرغم توافر السعات الانتاجية المناسبة بمصانع الاعلاف والتى يمكن ان تستغل للتوسع فى صناعة الدواجن ، الا أن نصف هذه السعات معطل . والسبب الرئيسى لذلك هو نقص انتاج الذرة الصفراء والتى تقوم الدولة باستيرادها ودعم سعرها . وقد كان الطن يباع بسعر ٦٠ جنيه ، ثم ارتفع الى ١٢٠ جنيه اعتبارا من ٢٦ /٦/١٩٨٦ فى وقت زاد سعره العالمى اكثر من مرة ونصف لهذا السعر . وفى عام ١٩٨٢ تم استخدام حوالى ١١٢٩ الف طن ذرة بواسطة مصانع اعلاف الدواجن ، كما تم توزيع حوالى ١٨٢ الف طن على المزارع الكبيرة (غالبا انتاج البيض) اى باجمالى حوالى ١٣١١ الف طن ، يقدر الدعم الموجه لها بحوالى ٨٥ مليون جنيه ، ويتضاعف هذا الرقم اذا حسبت القيمة بسعر الظل لصرف الجنيه المصرى .

وبمعنى آخر فان الاستغلال الامثل للسعات الانتاجية لمصانع العلف يحتاج الى زيادة الذرة الصفراء بمقدار حوالى ١.٦ مليون طن ، علاوة على الكمية التى يتم استيرادها حاليا ، اى ان الامر يتطلب استيراد حوالى ٢.٨ مليون طن ذرة سنويا ، بالاضافة الى الحصص التى يتم توزيعها على المزارع مباشرة . وتلك كمية يصعب على الدولة ان تتحمل قيمة الدعم لأسعارها .

وقد أدى ذلك الوضع الى وجود عدد من المصانع لا يعمل على الاطلاق لعدم حصوله على الذرة ، ومصانع لا تعمل بكامل طاقتها ، علاوة على مصانع أخرى تم التوسع فيها ولكنها لا تجد الذرة الكافية لتشغيل توسعاتها الجديدة .

وجدير بالذكر ان الطاقات القصوى للمصانع الحالية – شاملة التوسعات – اكبر من السعة الانتاجية للصناعة (لحم وبيض) فالمطلوب انتاجه – شاملا احتياطيا لمدة شهرين من الاحتياطيات الفعلية – يبلغ ٣.٣ مليون طن علف ، يتطلب حوالى ٢.١ مليون طن ذرة ، بينما الطاقة الانتاجية القصوى لمصانع العلف تقدر بحوالى ٤.٣ مليون طن ، تحتاج الى نحو ٢.٨ مليون طن ذرة . أى ان هناك فائضا فى الطاقة القصوى يقدر بنحو مليون طن من العلف .

غير أن المنتج فعلا من العلف يقل عن الاحتياجات بمقدار ١,٣٣٨ مليون طن ، ولاشك ان وجود هذه النسبة العالية من الطاقة الانتاجية المعطلة بمصانع العلف تعنى ارتفاع التكاليف الثابتة للطن المنتج . والذى يتحمله المنتج لبدارى التسمين . ويعتبر ذلك مصدرا آخر للتضخم فى تكاليف انتاج بدارى التسمين .

وقد ادى نقص انتاج الاعلاف الى أن تطرح كثير من الشركات المنتجة كميات من الاعلاف منخفضة الجودة ، مستغلة فى ذلك فرصة وجود عجز فى المعروض عن الكمية المطلوبة . ولما كان ٧٥ ٪ من العلف المحلى تنتجه شركات القطاع الخاص ، والتى تصرف لها الدولة حصصا من الذرة وتعطى لها التراخيص . لذلك فان مسئولية الرقابة على جودة الاعلاف وتحديد اسعار بيعها تقع على عاتق الدولة . وفى هذا الاتجاه صدر القرار الوزارى رقم ٥٥٤ لسنة ١٩٨٤ متضمنا المواصفات القياسية للاعلاف ، واسلوب الرقابة على مكوناتها ، وعلى المنتجات العلفية بالمصانع .

البنية الاساسية التسويقية :

ان عدم توافر السعات الكافية من المجازر الآلية والثلاجات ، يعتبر عائقا رئيسيا لهذه الصناعة . فتوفر المجازر والثلاجات يؤدى الى توافر سلعة متجانسة النوعية (بدارى مذبوحة مغلفة) فى صورة تتناسب مع تفاعل قوى العرض والطلب عليها على مدار السنة ، ويخفف من اثر التقلبات الموسمية لكل من العرض والطلب ، ويقلل من حجم المخاطرة لدى المنتج الذى عليه – فى غياب المجازر والثلاجات – ان يبحث بمفرده عن منفذ لتسويق انتاجه ، ويتعرض فى ذلك لتقلبات الاسعار واحتكاك التجار والوسطاء . كما أن غياب هذه البنية الأساسية التسويقية يؤدى الى خفض الكفاءة الانتاجية ، نظرا لاضطرار المنتج لاستبقاء البدارى

بالمزرعة لفترة اطول من الزمن الامثل للتسويق ، بما يرفع معدلات استهلاك الغذاء عن المعدل الذى يعظم الربح ، والنتيجة هى انخفاض الربح أو حدوث الخسارة ، هذا علاوة على ما يؤدى اليه نقص المجازر والثلاجات من رفع تكاليف التسويق للبدارى الحية وتعرضها للنفوق أو نقص الوزن ، وارتفاع الاسعار فى مواسم على حساب مواسم اخرى . يضاف الى ذلك أن عدم توافر المجازر والثلاجات الملحقة بها يؤدى الى عدم استغلال حوالى ٣٠ ٪ من الوزن الحى كمخلفات يمكن تصنيعها بما يقدر قيمته بحوالى ٣٠ مليون جنيه سنويا .كما ان توافر المجازر يقصر الفترة بين كل دورتين بما يتيح زيادة عدد دورات الانتاج سنويا .

ويشير الوضع الراهن لسعات المجازر الحالية الى أن الشركة العامة للدواجن تملك مجازر سعتها حوالى ٥٥،٦٥ مليون دجاجة ، ويملك القطاع الخاص مجازر سعتها حوالى ٤٥،٢ مليون دجاجة ، باجمالى نحو ١٠٠،٨٥ مليون دجاجة . هذا بافتراض التشغيل الكامل بواقع ٧ ساعات يوميا لمدة ٣٠٠ يوم فى السنة . ولما كان الانتاج الفعلى الحالى يقدر بحوالى ٣١٥ مليون طائر (عدا الانتاج الريفى المنزلى) ، فمعنى ذلك وجود عجز فى طاقة المجازر يقدر بحوالى ٢١٤ مليون طائر ، يتم تسويقها حية دون ذبح .

السياسة السعرية :

عملت الدولة على استقرار اسعار منتجات الدواجن وتشجيع الانتاج عن طريق اتباع عدة سياسات سعرية وتمويلية تتمثل فى دعم مستلزمات الانتاج ، وتقديم قروض ميسرة للمنتجين ، بغرض خفض تكاليف الانتاج . ولكن وجود معوقات التسويق ، وعدم تناسق حلقات هذه الصناعة فى نظام تكاملى رأسى ، وانخفاض الكفاءة الانتاجية - لم تعط هذه السياسة فرصة للتاثير على تكاليف الانتاج ، وجعلت الوسطاء هم المنتفعون بفروق الاسعار .

كما استوردت الدولة الدواجن المجمدة ، وقامت بتوزيع انتاج القطاع العام باسعار منخفضة ومستقرة ، ولكن حجم الدواجن التى تحكمت فيها كان أقل من أن يؤثر فى اسعار اغلبية الانتاج ، والذى يسوق حرا ويبلغ ٧٠ ٪ من جملة المعروض .

ونظرا لعدم وجود بنية أساسية تسويقية (مجازر) كافية ، ولعدم وجود نظام مؤسسى للسوق - فان فرض اسعار جبرية لم يكن فعالا ، بل إن نقص العرض عن الطلب واحتكار الوسطاء قد دفع بالاسعار الى مستويات مرتفعة ، استغلالا لفرصة الارتفاع الكبير فى اسعار اللحوم الحمراء وعدم وفرة الاسماك .

احتكار تجار الجملة لتسويق البدارى :

يخضع تسويق دجاج اللحم فى مصر للنمط التالى :

١) انتاج القطاع الريفى المنزلى الذى يبلغ حوالى ٣٠ الف طن ، يستهلك ٨٠ ٪ منها ذاتها داخل الاسرة ، ويطرح ٢٠ ٪ منها فقط حية للتسويق بوساطة التجار .

ب) تنتج الشركة العامة للدواجن حوالى ٣٠ الف طن من بدارى التسمين ، تسوق جميعها من خلال وزارة التموين بأسعار محددة .

ج) تستورد الدولة حوالى ٥٤ الف طن من الدواجن المجمدة ، وتسوق ايضا عن طريق وزارة التموين بالأسلوب السابق .

د) انتاج القطاع الخاص حوالى ٢٥٥ الف طن ، تعاقدت وزارة التموين على شراء حوالى ٤٠ الف طن منها خلال عام ١٩٨٦ ، والباقى يبلغ نحو ٢١٥ الف طن ، تسوق بالسعر الحر فى الأسواق عن طريق التجار .

واذا فرض أن المجازر تعمل بكامل طاقتها ، فانها تستوعب حوالى ١٠٠ مليون طائر من البدارى الحية والبالغ عددها نحو ٣١٥ مليون طائـر . ومعنى ذلك ان هناك حوالى ٢١٥ مليون طائر لابد من تسويقها حية ، وهذا القدر الهائل من الانتاج يتحكم فى تسويقه فئة قليلة من تجار الجملة ، تتعارض أهدافها مع اهداف كل من المنتج والمستهلك ، اذ أن هدف تاجر الجملة هو تعظيم هامشه الربحى ، عن طريق دفع اقل سعر للمنتج والحصول على اعلى سعر من تاجر التجزئة . ولكى يمكن لتجار الجملة تحقيق اهدافهم فانهم لا يعرضون كل المتاح لديهم فى وقت انتاجه ، وانما يطرحون للتسويق جزءا من انتاج المزارع ، أو انتاج

بعض المزارع دون الأخرى فى منطقة معينة .

كما أنهم ينتقون البدارى عالية الوزن ويتركون الأوزان الاقل لوقت لاحق ، الأمر الذى يزيد من تكاليف المنتج . علاوة على أنهم يدفعون للشراء اسعارا تقل عن الاسعار التى تتناسب مع التسعيرة المفروضة ، وحجتهم فى ذلك هى محدودية هوامشهم الربحية . وعلى مستوى التجزئة نجد أنهم يبيعون بأسعار تفوق الأسعار الجبرية .

ومن ناحية أخرى ، يضطر المنتجون فى منطقة معينة الى عرض انتاجهم فى نفس الوقت ، نظرا لارتباطهم بمواعيد الحصول على الكتاكيت والعلف ، مما يجعلهم اكثر تعرضا لتحكم تاجر الجملة ، وهو الذى لا يقدم أى خدمات تسويقية مقابل نسبة الربح المرتفعة التى يحصل عليها .

وقد نتج عن هذه المخاطرة ، وعدم استقرار الاسعار – إحجام كثير من عنابر التسمين عن الانتظام فى الانتاج خمس دورات فى السنة ، علاوة على انخفاض معدلات الاستغلال ، فاذا علمنا ان منتجى مستلزمات الانتاج يتمتعون باستقرار فى الارباح التى يحصلون عليها – حيث يبيعون انتاجهم باسعار محددة – نجد أن المنتج هو الذى يتحمل المخاطرة الكاملة فى رحلة انتاج بدارى اللحم ، حيث لا يمكن ضمان موعد أو سعر لبيع انتاجه .

المنظمات والمؤسسات التسويقية :

يعود نجاح صناعة الدواجن عالميا الى اعتمادها على مفهومين اقتصاديين اساسيين هما :

١) انتاج الحجم الكبير مع هامش ربحى محدود لوحدة الانتاج . وذلك على العكس مما يجرى فى مصر ، حيث ان غالبية مزارع التسمين صغيرة الحجم (٥ آلاف كتكوت فى الدورة) . ويمكن معالجة الوضع عن طريق التكامل الافقى لتلك المزارع ، حتى يمكنها الاستفادة من وفورات السعة الاقتصادية .

٢) التكامل الرأسى بين حلقات هذه الصناعة (انتاج الكتكوت – العلف – التسمين – المجازر) فى نظام تعاقدى ملزم لجميع الاطراف .

ويتبين من العرض السابق ان حل معظم مشكلات صناعة انتاج بدارى اللحم فى مصر مرهون باعادة التنظيم المؤسسى لها . وقد بدأت وزارة الزراعة فى تبنى هذا الموضوع من خلال مشروع العقد الثلاثى الذى يستهدف توريد الكتكوت والعلف باسعار ثابتة مناسبة ، مقابل توريد حوالى ٦٠٪ من الانتاج بأسعار تعاقدية ثابتة ، الا أن هذا المشروع لم ينجح نظرا لأن الشركات التى عهد اليها بتوريد الكتكوت والعلف للمنتج قامت برفع أسعار هذين المستلزمين تحقيقا لارباح مرتفعة ، ومن ثم لم يتم توريد انتاج بدارى التسمين بالكم المطلوب .

مستوى الكفاءة الانتاجية :

يتمثل انخفاض مستوى الكفاءة الانتاجية فى ارتفاع تكاليف انتاج الوحدة من المنتج (وهو فى هذه الحالة الطن من الوزن الحى) .

وتتصف صناعة بدارى اللحم فى مصر بارتفاع تكاليف الانتاج ، وذلك للأسباب الآتية :

أولا : انخفاض مستوى أستخدام عناصر الانتاج . ويعود ذلك بدوره الى :

× انخفاض السعة المزرعية لمزارع انتاج بدارى اللحم :

وقد تبين من الدراسات الميدانية وجود علاقة عكسية بين السعة وتكاليف الانتاج ، حيث قدرت تكاليف انتاج طن وزن حى من بدارى التسمين باسعار ١٩٨٢ ، كما يلى :

سعة المزرعة فى الدورة	تكلفة الطن وزن حى بالجنية
اقل من ٥٠٠٠ طائر	٨٩٥
٥٠٠٠ طائر	٨٥٤
١٠٠٠٠ – ٢٤٠٠٠ طائر	٨٤٢
٥٠٠٠٠ طائر	٧٨٩

وتعزى وفورات السعة الى توفر الظروف الملائمة بالمزارع الكبيرة مثل : الادارة الكفء المتفرغة ، والرعاية البيطرية الدائمة ، وتوفر الامكانات اللازمة لخلط الاعلاف داخل المزرعة بما يضمن ارتفاع نوعيتها ويخفض من تكاليفها ، وتوفر مصادر الطاقة (مولدات

كهربائية) ووسائل النقل ، علاوة على امكانات توفير المدخلات بانتظام ، نظرا لامكانات المزارع الكبيرة وارتفاع قدراتها المالية .

× انخفاض المستوى التكنولوجي :

– فقد بلغ معدل الكفاءة الغذائية ٢.٦ كيلو جرام علف لكل كيلو جرام وزن حي ، وهو ما يزيد عن المتوسط القياسي بمقدار ٢٥ ٪ .

– كما تصل نسبة النفوق الى ٨ ٪ بدلا من ٥ ٪ .

– ويصل الوزن التسويقي الى ١.٥ كيلو جرام في ٨ اسابيع .

ويعود انخفاض المستوى التكنولوجي الى اسباب منها :

– انخفاض كفاءة الادارة .

– عدم توافر العمالة المدربة .

– انخفاض نوعية العلف المستخدم .

× افتقار معظم المزارع لنظم التغذية الحديثة (الاتوماتيكية) بما يزيد من معدل الفاقد في العلف .

ثانيا : ارتفاع اسعار المدخلات :

لاشك أن الاعتماد على بيض مخصب مستورد يرفع من تكاليف شراء الكتكوت . كما ان شركات الاعلاف تواجه اى تقلبات في اسعار المكونات العلفية ، وانخفاض معدلات استغلال السعة الانتاجية – بان ترفع سعر بيع العلف تحت مسميات كثيرة ، مثل النقل والاشراف .

ثالثا : مشكلة السوق :

ان عدم وجود مجازر وثلاجات ، وعدم انتظام البيع عند الوزن التسويقي الأمثل ، وتأخير التسويق لفترة أطول من الفترة المثلى بسبب احتكار تجار الجملة – كلها عوامل تؤدي الى زيادة معدلات استخدام العلف وانخفاض سرعة النمو .

٥) مقترحات تطوير اداء السوق ورفع الكفاءة التسويقية :

تبين من تحليل الانتاج ومستلزماته – ان القطاع الخاص يقوم بانتاج اكثر من ٨٠٪ من بداري اللحم ، و ٧٥ ٪ من العلف ، و ٦٦ ٪ من كتاكيت التسمين ، ويملك ثلث طاقة المجازر الآلية .

كما اتضح ان الدولة تتدخل في ميكانيكية السوق من خلال :

– فرض تسعيرة جبرية على سعر البداري .

– توريد الذرة لتصنيع الأعلاف بسعر مدعم .

– منح تسهيلات ائتمانية لتشجيع الاستثمار في هذه الصناعة .

– طرح الدواجن المجمدة المستوردة بأسعار مدعمة .

– اعطاء تراخيص بانشاء وحدات مراحل الصناعة

– المشاركة في الانتاج بالنسب المكملة لدور القطاع الخاص .

وان هناك انخفاضا في الكفاءة الانتاجية يؤدي الى رفع تكاليف الانتاج ، وبالتالي ارتفاع أسعار المنتج النهائي .

لذلك فلابد لأى برنامج مقترح ، يستهدف رفع كفاءة هذه الصناعة ، أن يأخذ في الاعتبار التركيب السوقي القائم من حيث :

أ) القطاع الخاص هو الذي يتولى الدور الرئيسي في هذه الصناعة .

ب) ضرورة تعديل السياسات الحكومية المؤثرة في هذا القطاع .

ج) ضرورة ايجاد الشكل التنظيمي والمؤسسي الذي يمكنه العمل على رفع الكفاءة التسويقية وتحسين اداء السوق بهذه الصناعة .

د) ان يؤدي البرنامج الى زيادة معنوية سريعة في متوسط استهلاك الفرد لتخفيف عبء الطلب على اللحوم الحمراء .

وعلى هذا الأساس تتحدد مكونات البرنامج المقترح لرفع الكفاءة التسويقية وتطوير اداء السوق في الآتي :

× التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة في كل مراحل الصناعة ، بما في ذلك التوسعات المدرجة في ميزانية القطاع العام ، والتراخيص التي تمنح للقطاع الخاص في السنوات القليلة القادمة . وذلك يتطلب ما يلي :

– ازالة الاختناقات والمحددات التي تواجه اى حلقة من حلقات الصناعة ، والتي تؤدي الى ارتفاع اسعار احد مستلزمات الانتاج أو عدم الاستفادة من طاقات الحلقات الأخرى .

– خفض تكاليف الانتاج من خلال خفض أسعار مستلزمات الانتاج ، عن طريق خفض التكاليف الثابتة في حالة التشغيل الكامل

للطاقات الانتاجية المتاحة .

× انشاء البنية الاساسية التسويقية المناسبة للعمل على استقرار الاسعار وكسر احتكار التجار .

× ايجاد الشكل المؤسسي والتنظيمي للسوق الذى يتيح التناسق بين حلقات الصناعة ، وبما يؤدى الى رفع الكفاءة التسويقية ، وخفض الهوامش التسويقية ، ورفع الكفاءة الانتاجية ، ويحقق استقرار توازن العرض مع الطلب على مدار العام .

× تعديل بعض السياسات السعرية والتسويقية والتمويلية الحالية بما يحقق كفاءة اداء السوق .

× رفع الكفاءة الانتاجية لمراحل السوق المختلفة من مستلزمات الإنتاج الى المنتج النهائى .

× وضع سياسة تدريبية للكوادر الفنية ، ورفع كفاءة الادارة ، وتوفير اساليب الانتاج المتطورة ، مع تشجيع زيادة السعة الانتاجية للوحدات أو تكاملها أفقيا .

وفيما يلى عرض للبرنامج التنفيذى المقترح ، من خلال برنامج زمنى يستغرق تنفيذه فترة الخطة الخمسية الثانية ٨٧ – ١٩٩٢ ، والتعديلات المقترحة للسياسات المعاونة لهذا البرنامج ، ثم تحليل الآثار المترتبة على تنفيـــذه .

البرنامج التنفيذى المقترح :

يتضمن البرنامج التنفيذى المقترح ، الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية المتاحة بجميع مراحل الصناعة ، والذى يؤدى فى نفس الوقت الى تلبية جزء كبير من الطلب الفعال على لحوم الدواجن .

ومن شأن ذلك تحقيق عدة فوائد منها :

– تخفيض تكاليف الانتاج وبالتالى تخفيض الاسعار والهوامش التسويقية .

– ازالة محددات الاستفادة من الفائض لبعض المستلزمات نتيجة تناسق الانتاج .

ويهدف هذا البرنامج الى الاستغلال الكامل لعنابر التسمين القائمة بنهاية الخطة الخمسية الثانية اى فى عام ١٩٩٢ ، حيث توجد طاقة معطلة تقدر بنحو ١٣٥ الف طن من مذبوحات البدارى . ويتطلب ذلك زيادة طاقة محطات الأمهات لانتاج البيض المخصب محليا ، وبلوغ الاكتفاء الذاتى منه ، بحيث يتم تغطية احتياجات معامل التفريخ حتى عام ١٩٩٢ ، ويقتضى ذلك العمل على زيادة عدد وحدات التسمين ، وانشاء العدد الكافى من المجازر الآلية للوفاء باحتياجات ذبح وتبريد وتصنيع مخلفات البدارى المنتجة سنويا .

ويأخذ البرنامج فى اعتباره التوسعات المدرجة فى خطط الشركة العامة للدواجن وشركات القطاع الخاص حتى عام ١٩٩٢ ، بحيث تصبح احتياجات البرنامج عبارة عن الاضافات المطلوبة ، علاوة على الانتاج الحالى المدرج فى خطط القطاعات المختلفة .

كما يقدر البرنامج كميات الاعلاف والمكونات العلفية المطلوبة سنويا للوفاء بالاحتياجات المستهدفة ، وكذلك يضع تقديرا للاستثمارات اللازمة للتوسعات المطلوبة .

ويذكر ان مستوى الانتاج من مذبوحات البدارى سيصل فى عام ١٩٩٢ إلى حوالى ٥٤٠ الف طن ، تتطلب تغطية احتياجاتها من كتاكيت التسمين ٥٦٨ مليون كتكوت ، تنتج من محطات أمهات سعتها حوالى ٨ مليون أم .

ويحتاج الأمر الى انشاء حوالى ٤٨٠٠ عنبر تسمين اضافى ، سعة كل منها ٢٥ الف طائر فى السنة (بمعدل ٥ آلاف طائر فى الدورة) ، وكذلك انشاء حوالى ٣٥ مجزر آلى وملحقاتها من ثلاجات ووحدات تصنيع مخلفات ، بطاقة قدرها ٦٠٠٠ طائر / ساعة أو ١٢,٦ مليون طائر سنويا ، للمجزر الواحد .

ويبلغ حجم العلف المطلوب انتاجه فى عام ١٩٩٢ حوالى ٢,٦ مليون طن ، منها ١,٧ مليون طن ذرة ، ونصف مليون طن كسب فول صويا ، وربع مليون طن مركزات .

ويقدر معدل الزيادة السنوية للانتاج من بدارى اللحم بحوالى ٩٪ سنويا ، وتبلغ الاستثمارات المطلوبة لهذا البرنامج ، خلال الفترة ٨٧ –

١٩٩٢ ، حوالى ٥٧٩ مليون جنيه ، منها ١٦٤ مليون جنيه لمحطات الامهات و ٢٤٠ مليون جنيه لعنابر التسمين و ١٧٥ مليون جنيه للمجازر الآليـة .

السياسات المعاونة للبرنامج :

ينبغى اعادة النظر فى السياسات القائمة والتى لها علاقة مباشرة بتنفيذ البرنامج المقترح ، لكى يمكن ضمان نجاحه . وتتعلق هذه السياسات بالهيكل التنظيمى لصناعة الدواجن ، وسياسة انتاج العلف ، والسياسة السعرية ، وسياسة تدريب الكوادر الفنية .

الهيكل التنظيمى والمؤسسى لسوق صناعة الدواجن :

تفتقر صناعة الدواجن فى مصر إلى هيكل تنظيمى أو مؤسسى لتنظيم العلاقات بين حلقات هذه الصناعة . وهناك ضرورة ملحة لوجود مثل هذا الهيكل ، باعتباره اساسا لتحقيق التكامل الرأسى لتطوير وتنمية صناعة الدواجن فى مصر .

ان غالبية الوحدات الانتاجية سواء لمستلزمات الانتاج أو للمنتج النهائى – تتبع القطاع الخاص وهى ذات سعات صغيرة ، وبالتالى لا تتسع بوفورات السعة .

وعلاج هذا الوضع يتطلب ارتباط هذه الوحدات الصغيرة تحت نظام تعاونى ، يتم تشجيعه من خلال دعم حكومى ، وايجاد البنية الأساسية التسويقية . ويمكن بعد ذلك تشجيع النظام التعاقدى بين حلقات الصناعة .

ويمكن القول : إن الحلقة المحددة لصناعة بدارى اللحم فى الوقت الحاضر هى حلقة انتاج العلف ، ومن ثم ينبغى ان يرتبط توزيع التعاقد على توريد الكتكوت وشراء البدارى بسعر متفق عليه مسبقا فى التعاقد على أن تكون حلقة انتاج البدارى هى الأخرى مرتبطة بحلقة المجازر الآلية والثلاجات . والحل النموذجى هو وجود عدد من الشركات الكبرى موزعة جغرافيا على انحاء البلاد ، وكل منها تحوز حلقات انتاج مستلزمات الانتاج والمجازر الآلية . وتقوم الشركات بالتعاقد مع المنتجين الذين يكونون اتحادات تسويقية موزعة جغرافيا فى المحافظات .

ويمكن للدولة ان تعمل على توجيه مراحل السوق نحو هذا الاتجاه ، بما لها من فرص التدخل من خلال توزيع خامات العلف والدعم والتمويل ، والتصريح باقامة المنشآت وتوزيع الأراضى ، علاوة على أنها تنتج جزءا من المستلزمات .

سياسة انتاج العلف وتوعيته واستخدامه :

يتطلب تحقيق أهداف البرنامج المقترح توفير أكثر من ١.٧ مليون طن ذرة فى عام ١٩٩٢ ، ويزيد هذا الرقم اذا كان الهدف هو تغطية الطلب المحلى كاملا ، وهو ١١ كيلو جرام للفرد فى السنة عام ١٩٩٢ . وطبيعى ألا تعتمد هذه الصناعة على استيراد عدة ملايين من أطنان الذرة سنويا ، خاصة اذا اضيف لاحتياجات الدواجن ما تتطلبه الماشية ، وما يحتاجه الاستهلاك البشرى . وبناء على ذلك ، فان قدرة هذه الصناعة على النمو مرهونة بقدرة القطاع الزراعى على زيادة انتاج الذرة ، وفول الصويا محليا وخاصة من خلال التوسع الرأسى . ويمكن تحقيق ذلك عن طريق مضاعفة الانتاج ، باستنباط اصناف جديدة عالية الانتـاج .

ولاشك أن طرح كميات كبيرة من أعلاف ذات نوعية رديئة يؤثر على تكاليف الانتاج والأسعار وعبء الدعم ، لذلك فلابد من اتخاذ خطوات سريعة وحاسمة فى هذا المجال ، حتى تبلغ صناعة العلف مرحلة التنافس الذى يؤدى تلقائيا الى طرد النوعية الرديئة .

وقد ثبت وجود فاقد فى العلف نتيجة عدم استخدام الأساليب المتطورة مثل الغذايات الاوتوماتيكية ، ونقص الخبرة فى الادارة وفى أساليب التغذية . وكل هذه المشاكل يمكن التغلب عليها عن طريق ايجاد نظام التكامل الرأسى التعاقدى ، الذى يوفـر الاشراف الفنى والتكنولوجيا الحديثة للمزارع الصغيرة .

السياسات السعرية :

لقد تأكد وجود اختلالات سعرية فى قطاع الزراعة بما فى ذلك صناعة الدواجن . ولا يخفى ما لهذه الاختلالات من آثار متشابكة وممتدة على الانتاج والاستهلاك وتوزيع الدخول ، وغير ذلك من الأبعاد

الاقتصادية والاجتماعية . ولذلك كان لزاما أن يتم التعرض لتلك المشكلة فى محاولة للتغلب عليها .

لقد حاولت الدولة ولفترة غير قصيرة العمل عل خفض تكاليف الانتاج واستقرار أسعار المستهلك من الدواجن عن طريق دعم مستلزمات الانتاج ، ولكن يبدو ان هذا الأسلوب لم يحقق النتيجة المرجوة ، اذ ما زال سعر المستهلك مرتفعا نسبيا ، اذا ما قورن بحجم الدعم الموجه للمستلزمات . ولذلك يلزم اعادة النظر فى السياسة السعرية ، بحيث تراعى الاعتبارات التالية :

- ازالة الدعم عن مستلزمات الانتاج بصورة تدريجية .

- توجيه الدعم للمنتج النهائى ، على أن تستفيد منه الفئات المستحقة فقط (بحيث لا يتم توزيع الدجاج المدعوم عن طريق بطاقات التموين التقليدية التى يحملها معظم الافراد ، بصرف النظر عن مدى استحقاقهم للدعم) .

- تشجيع القطاع الخاص على انشاء البنية الأساسية التسويقية من مجازر آلية وثلاجات ، وسوف يؤدى ذلك الى استقرار الأسعار ورفع الكفاءة الانتاجية لهذه الصناعة .

- اعادة النظر فى الأسعار المقررة حاليا ، اذ أنها لا تشجع المنتجين على توريد البدارى للمجازر الآلية ، وتعرضهم لاحتكار تجار الجملة . علاوة على ما يترتب على ذلك من عدم الاقبال على إنشاء هذه المجـازر .

سياسة تدريب الكوادر الفنية :

ترتبط مشكلة نقص العمالة - غالبا - بقضية نوعية العمالة وليس بالكم . وصناعة الدواجن فى الوقت الحاضر تستخدم مستويات مرتفعة من التكنولوجيا ، تحتاج الى توفير النوعية المدربة من العمالة القادرة على الانتاج بكفاءة عالية . ويمكن أن يتم ذلك من خلال برنامج تدريبى يمول من قبل الشركات والمستثمرين ، ويشمل التدريب الميدانى المتطور فى المعاهد العلمية الزراعية والمدارس الزراعية ، وكذلك تدريب العمال لإيجاد العامل الماهر المدرب القادر على التعامل مع العلاقات الانتاجية بين المدخلات فى هذه الصناعة .

الآثار المترتبة على تنفيذ البرنامج المقترح :

يمكن تلخيص الآثار الايجابية المتوقعة - نتيجة لتنفيذ البرنامج المقترح وتعديل السياسات المعاونة للبرنامج - فيما يلى :

× يقدر متوسط الطلب الفعال على لحوم الدواجن بحوالى ٩,٧ كيلو جرام للفرد فى عام ١٩٩٢ ، ويحقق البرنامج المقترح ٩٦٪ من الانتاج المحلى ، ومعنى ذلك ان الأمر فى هذه الحالة يحتاج الى طرح حوالى ٠,٣ كيلو جرام اضافى لكل فرد فى عام ١٩٩٢ ، لاستقرار الاسعار .

× يؤدى الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية لجميع مراحل الصناعة - مع وجود اطار تنظيمى مؤسسى للسوق لتحقيق التكامل الرأسى بين حلقات هذه الصناعة - الى استقرار العرض على مدار السنة ، وخفض الهوامش التسويقية ، مما يؤدى فى النهاية الى استقرار الأسعار عند مستويات مناسبة ، تحقق صالح المنتج والمستهلك معا .

× يحجم القطاع الخاص حاليا عن الاستثمار فى مجالات البنية الأساسية التسويقية ، مثل المجازر والثلاجات ، وكذلك مزارع الامهات وتربية الاجداد ، ويرجع ذلك الإحجام إلى الخلل القائم فى السياسة السعـريـة .

والغاء الدعم عن أسعار مستلزمات الانتاج ، وترك الاسعار للتوازن بين العرض والطلب ، مع دعم المنتج النهائى (بدارى اللحم) لمستحقيه فقط - سوف يشجع القطاع الخاص على الاستثمار فى المجالات المشار اليها ، كما يعمل على توفير الدعم الموجه للذرة ، والذى يمكن آنذاك أن يتم توجيهه لتمويل التوسعات المطلوبة فى مراحل الصناعة ، وفقا للبرنامج المقترح ، بأسعار فائدة مخفضة .

× يتوقع أن يحدث وفر فى استهلاك الاعلاف نتيجة للاستغلال الكامل للسعات الانتاجية لمراحل الصناعة واستكمال البنية الأساسية التسويقية ، حيث يترتب على ذلك ارتفاع الكفاءة الغذائية من ٢,٦ كيلو

جرام علف / كجم وزن حى الى ٢ كيلو جرام علف لكل كيلو جرام وزن حى ، ويتحقق بذلك وفر فى العلف مقداره ٢٧٠ الف طـن فى عام ١٩٩٢ .

× تعمل وفرة الدواجن – فى صورة مذبوحات معبأة ومغلفة – على استقرار الأسعار ، نظرا لتحقيق تجانس نوعية السلعة وسهولة تحديد السعـر .

× يحقق التنفيذ الكامل للبرنامج المقترح خفضا فى تكاليف انتاج كل من مستلزمات الانتاج والمنتج النهائى (البدارى) . وطبيعى أن يحدث ذلك نتيجة للاستغلال الكامل للسعات الانتاجية ، وما يترتب عليه من انخفاض التكاليف الثابتة لوحدة المنتج ، علاوة على انخفاض التكاليف المتغيرة نتيجة انخفاض معدل استهلاك العلف ، بسبب ارتفاع معدلات التحويل الغذائى .

ويقدر الانخفاض المتوقع فى تكاليف انتاج الطن من بدارى اللحم بحوالى ٢١.٥ ٪ ، ويمثل هذا الانخفاض مجموع الخفض الذى يحدث فى تكاليف انتاج ثلاثة مصادر هى : الكتكوت ٤ ٪ ، والتكاليف الثابتة ٣.٥ ٪ ، والتغذية ١٤ ٪ . ويمكن تفسير ذلك على النحو الآتى :

– انخفاض سعر الكتكوت بنسبة ٣١٪ فى عام ١٩٩٢ ، أى من ٥٨ قرش الى ٤٠ قرش بأسعار عام ١٩٨٥ . وهذا الخفض يسرى على حوالى ٥٨٪ من جملة المعروض من كتاكيت التسمين . فاذا علم أن سعر الكتكوت يمثل ٢٠٪ من تكاليف انتاج طن بدارى اللحم ، فتكون نسبة الانخفاض المتوقع هى ٠.٢٠ × ٠.٣١ × ٠.٥٨ = حوالى ٤٪ .

– تمثل التكاليف الانتاجية الثابتة (الاهلاك – الصيانة – العمالة الدائمة – ايجار المزرعة – الادارة – الفائدة على رأس المال) حوالى ١٤٪ من تكاليف انتاج طن بدارى اللحم . وقد تبين أن هناك طاقة معطلة فى السعات الانتاجية الحالية تقدر بنحو ١٣٥ الف طن ، أو ما يعادل ٢٥ ٪ من جملة الانتاج المقدر لعام ١٩٩٢ . وبما أن الزيادة فى استغلال السعات الانتاجية الحالية تعادل خفضا فى التكاليف الثابتة لانتاج طن بدارى اللحم ، فسوف تكون نسبة الخفض المتوقع فى التكاليف الثابتة هى ٠.١٤ × ٠.٢٥ = ٣.٥ ٪ .

– تمثل تكاليف التغذية حوالى ٥٦ ٪ من تكاليف انتاج طن من بدارى اللحم . وبما أن تطوير صناعة الدواجن سوف يؤدى الى رفع الكفاءة الغذائية بنحو ٢٥ ٪ ، فتكون نسبة الخفض المتوقع فى تكاليف التغذية هى ٠.٥٦ × ٠.٢٥ = ١٤ ٪ .

البيض

الانتاج :

على الرغم من عدم استقرار مستوى انتاج البيض خلال الفترة ما بين ٧٠ – ١٩٨٣ ، الا ان معدل الزيادة السنوية فى الانتاج كان مرتفعا نسبيا ، حيث بلغ ١١.٥٪ من متوسط الانتاج خلال الفترة المشار اليها . وبمقارنة انتاج البيض ولحوم الدواجن ، خلال الفترة نفسها ، يلاحظ أن معدل الزيادة فى انتاج البيض كان أعلى من معدل الزيادة فى انتاج لحوم الدواجن ، والتـى بلغت حوالى ٣.٥٪ فقط من متوسط انتاج الفترة . ويعكس ذلك علاقة المدخلات بالمخرجات ، معبرا عنه بالنسبة السعرية للعلف وكل من البيض ولحوم الدواجن ، حيث يقبل المنتجون على التوسع فى الناتج الذى تكون تلك النسبة السعرية فى صالحه .

وقد شهدت السبعينات والثمانينات تحول كثير من عنابرالتسمين الى انتاج البيض والعكس ، بسبب تغير العلاقات السعرية المشار اليها ، كما كان للقرارات الوزارية بايقاف التوسع فى أحد الأنشطة أثر فى ذلك التحول ، كما حدث فى عام ١٩٨٢ عندما صدر قرار بعدم انشاء عنابر تسمين جديدة وتحول المنتجون للتوسع فى انتاج البيض .

ولقد حدثت طفرة فى انتاج البيض خلال الفترة ٨٢ – ١٩٨٥ ، حيث زاد الانتاج بمعدل ٢٥ ٪ فى السنة ، وقد أدى ذلك الى زيادة العرض . ولما كانت هناك موسمية للطلب بين الشتاء والصيف ، فقد ظهرت تقلبات سعرية كبيرة ، وتضرر المنتجون من عدم وجود هامش ربح مشجع على استمرار الانتاج فى بعض الفترات ، حيث يرتفع السعر شتاء وينخفض صيفـــا .

وقد زاد عدد عنابر البيض من ١٠٨١ عنبرا عام ١٩٨١ الى ٢٧١٦ عنبرا عام ١٩٨٣ ، ثم الى ٥٧٠٠ عنبر عام ١٩٨٥ .

واذا استبعدنا الانتاج الريفى وكذا بيض التفريخ ، نجد أن الانتاج الفعلى قد بلغ حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى عام ١٩٨٥ . وبما أن السعة الانتاجية لمزارع البيض تبلغ حوالى ٥١٧٧ مليون بيضة ، فمن ثم توجد طاقة معطلة تبلغ نحو ٣٢ ٪ . وبمعنى آخر يبلغ عدد العنابر المرخص بإنشائها حوالى ٥٧٠٠ عنبر، يعمل منها حوالى ٤٥٤٤ عنبر ، بينما الباقى وقدره ١١٥٦ عنبرا معطلا ، إما لأنه ما زال تحت الانشاء أو تحت التشغيل ، أو لنقص العلف ، أو لأسباب أخرى شبيهة بالأسباب المذكورة بالنسبة لبدارى اللحم .

ووجود طاقة انتاجية معطلة يعنى ارتفاع ما تتحمله وحدة الناتج من التكاليف الثابتة (الاهلاك - الصيانة - الادارة - الفائدة على رأس المال - العمالة الدائمة) .

ويمثل انتاج القطاع العام (الشركة العامة للدواجن) حوالى ١٤٪ من جملة انتاج صناعة البيض . حيث بلغ انتاج الصناعة حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى عام ١٩٨٥ ، منها حوالى ٥٠٠ مليون بيضة من انتاج القطاع العام .

الاستهلاك :

كانت تغطية استهلاك البيض تتم دائما من الانتاج المحلى ، ماعدا الفترة ما بين ٧٩ - ١٩٨٣ ، حيث استوردت خلالها كميات محدودة من البيض ، تراوحت بين ٢٠ - ٤٠ مليون بيضة سنويا . ثم صدرت بعد ذلك قرارات بمنع استيراد بيض المائدة ، عندما تضاعف حجم الانتاج المحلى .

وقد زاد استهلاك البيض بمعدل سنوى بلغ حوالى ٦.١٧٪ ، وهو ما يقرب من معدل زيادة استهلاك لحوم الدواجن ، والذى بلغ ٦.٧٪ ، الا أن معدل نمو انتاج لحوم الدواجن كان أقل من معدل نمو انتاج البيض خلال الفترة ما بين ٧٠ - ١٩٨٠ ، مما أدى الى استمرار استيراد لحوم الدواجن ، وتوقف استيراد البيض ، كما أدى الى ارتفاع متوسط استهلاك الفرد ، حيث كان ٢٦ بيضة فى السنة عام ١٩٧٠ ، وبلغ حوالى ٨١ بيضة فى عام ١٩٨٠ .

لقد تناقصت الأهمية النسبية لانتاج القطاع الريفى المنزلى من البيض ، حيث كانت تمثل حوالى نصف الانتاج الكلى من البيض فى عام ١٩٧٠ ، وأصبحت لا تزيد على ٢٥ ٪ منه فى عام ١٩٨٥ . وقد حدث الشئ نفسه بالنسبة للاستهلاك البشرى من البيض الناتج من القطاع الريفى ، اذ لم تزد نسبته عام ١٩٨٥ على ١٩.٥ ٪ ، بعد أن كان معظم الاستهلاك من انتاج القطاع الريفى المنزلى ، فاذا علم أن ٨٠ ٪ من انتاج القطاع الريفى المنزلى من البيض تستهلكة الأسرة الريفية ، اتضح ان تأثير الانتاج الريفى من البيض على جملة المعروض فى السوق ضئيل جدا .

توقعات الاستهلاك :

لكى يمكن اجراء تقدير لتوقعات الاستهلاك من البيض حتى عام ٢٠٠٠ كمؤشر لحجم السوق ، وللتنبؤ بنسب الاكتفاء الذاتى ومتوسط استهلاك الفرد ، لابد من التعرف على العوامل الرئيسية للطلب الفعال على البيض وهى : معدل النمو السكانى ، ومعدل نمو الدخل الفردى ، ومرونة الطلب الدخلية على سلعة البيض . وأخذا بمؤشرات نتائج تنفيذ الخطة الخمسية ، يتبين ان معدل نمو الناتج المحلى الاجمالى كان ٦.٦٪ ومعدل نمو السكان ٢.٧ ٪ ، أى ان معدل نمو نصيب الفرد من الناتج المحلى الاجمالى كمؤشر للدخل هو ٣.٩ ٪ سنويا .

ولقد أمكن تقدير دوال استهلاك البيض لكل من الحضر والريف باستخدام نتائج بحث ميزانية الأسرة عام ١٩٨١ / ١٩٨٢ ، وتشير التقديرات الى ما يلى :

أن ارتفاع الدخل الفردى بنسبة ١ ٪ يؤدى الى زيادة الطلب على البيض بنسبة ١.٣ ٪ فى الحضر وبنسبة ٠.٤٪ فى الريف . ولعل ارتفاع مرونة الطلب الدخلية على البيض فى الحضر كان أحد العوامل التى شجعت المنتجين فى الآونة الأخيرة على التوسع الكبير فى الانتاج . فقد أدى ارتفاع الطلب بمعدلات كبيرة مع ارتفاع الدخل الى ارتفاع

اسعار البيض ، وتحقيق ارباح شجعت المنتجين على التوسع فى انتاج البيض ، الا أن السنتين الأخيرتين قد شهدتا تحولا كبيرا عن هذا الاتجاه ، حيث أدى التوسع فى العرض الى انخفاض الأسعار .

أما فى الريف فمرونة الطلب الدخلية على البيض منخفضة ، لاعتماد السكان الريفيين على استهلاك البيض من انتاج الأسرة ، حيث ينخفض متوسط دخل الفرد فى الريف عن مثيله فى الحضر .

واذا اعتبرنا ان سكان الريف يتساوون فى العدد حاليا مع سكان الحضر ، فيمكن تقدير متوسط معامل مرونة مرجح بحساب المتوسط الحسابى البسيط لمعامل المرونة فى كل من الحضر والريف ، اى أن متوسط معامل المرونة الدخلية للبيض يبلغ حوالى ٨٤ ٪ .

وعلى ذلك يقدر المعدل السنوى للزيادة فى استهـلاك البيض بحوالى :

٢,٧+ ٣,٩ × ٠,٨٤ = ٦٪ سنويا ، أى معدل نمو السكان + معدل نمو الدخل الفردى × مرونة الطلب الدخلية على البيض ، وذلك بفرض ثبات اسعار البيض ، وكذا أسعار السلع البديلة .

واذا اعتبرنا أن سنة ١٩٨٥ هى سنة الأساس وحسبت توقعات الاستهلاك من البيض حتى عام ٢٠٠٠ ، فإنه يتضح ان الطلب على البيض سوف يزيد فى عام ٢٠٠٠ عن الطلب الحالى باكثر من ٦٠٪ ، حيث ان جملة الاستهلاك كانت ١٩٩ ألف طن فى عام ١٩٨٥ ، ويتوقع له أن يبلغ ٤٧٧ الف طن فى عام ٢٠٠٠ . كما يتوقع أن يبلغ متوسط الاستهلاك الفردى حوالى ١٣٤ بيضة فى السنة عام ٢٠٠٠ ، بعد أن كان حوالى ٨٣ بيضة فى ١٩٨٥ .

واذا استمر معدل الانتاج على ما هو عليه حاليا ، أى ٥,١١٪ سنويا ، وهو ما يعنى زيادة سنوية مقدارها ٣,٨١ الف طن (اى ٧٦ مليون بيضة) ، يخصم منها ١٥ ٪ للتفريخ ، فيتبقى ٨٥ ٪ ، أى حوالى ٣,٢٤ الف طن (أى ٦٥ مليون بيضة) ، فمعنى ذلك أن الانتاج المتوقع عام ٢٠٠٠ من القطاع التجارى سوف يبلغ حوالى ٤٩٥٥ مليون بيضــة ، بما لا يكفى الاستهلاك المتوقع فى ذلك العام المقدر بحوالى ٩٥٤٠ مليون بيضة ، اى بنسبة اكتفاء ذاتى ٥٢ ٪ ، كما أن هذا الانتاج المتوقع ، من الاتجاه الزمنى العام ، يقل عن الطاقة الكاملة للمزارع الحالية ، وهى ٥١٧٧ مليون بيضة .

الا أن كفاية الانتاج فى عام ٢٠٠٠ مرهونة بالتوسع فى انتاج البيض الذى تحدده تكاليف الانتاج ، وتوفر هامشا ربحيا يناسب المنتجين ويشجعهم على التوسع فى الانتاج ، علاوة على المحددات الأخرى مثل : وفرة مواد العلف ، وكتاكيت البيض أو الامهات ، أو البيض المخصب المستورد .

القنوات التسويقية :

يسوق البيض عادة من باب المزرعة الى تاجر وسيط متخصص موجود فى مناطق الانتاج . وفى العادة يوجد تعاقد بين التجار والمنتجين لتوريد كمية معينة اسبوعيا ، ويحدد فى العقد سعر البيض ، وتاريخ التوريد ، ومتوسط وزن البيضة (٥٠- ٦٠جم) ونوع الصوانى ، وسعر البيض المشروخ أو المحتمل كسره .

ويتحمل المنتج عادة تكاليف مواد التعبئة ، بينما يتحمل التاجر النقل والتحميل .

وغالبا ما يكون للتاجر مستودعات للبيع بالتجزئة فى المدن القريبة ، أو يقوم بتوزيع البيض على تجار تجزئة آخرين فى المدن ، أو يكون لديه تعاقدات مع الفنادق والمستشفيات والمطاعم ، وتجار المواد الغذائية غير المتخصصين (البقالين) .

أما انتاج الشركة العامة للدواجن ، فيباع فى المجمعات الاستهلاكية بسعر يقل من سعر السوق عادة بحوالى ١-٣ قروش للبيضة .

هذا وقد أنشات بعض شركات الأمن الغذائى منافذ توزيع خاصة بها للبيع بالتجزئة ، للتخلص من الهوامش التى يحصل عليها الوسطـاء ، كما تتعامل بعض الشركات مع تجار التجزئة مباشرة دون وجود وسطاء للجملة .

الهوامش التسويقية والانتشار السعرى :

تؤكد دراسة الانتشار السعرى للبيض فى عام ١٩٨٥ ان ربح منتج

العلف بلغ ٦.٨ ٪ من سعر البيع للمستهلك ، بينما كان هامش ربح منتج البيض ٦.٧ ٪ . ويشير ذلك الى وجود خلل كبير فى الكفاءة التسويقية ، فقد كان المنتظر أن يحصل منتج البيض على هامش ربحى أعلى من هامش منتج العلف ، اذ أن منتج البيض هو الذى يتحمل مخاطرة الانتاج ، علاوة على تعرضه لمشاكل الاحتكار فى سوق الجملة ، مما يعمل على تخفيض هامشه الربحى ، بالاضافة الى تعرضه لتقلبات أسعار وعرض مخرجات ومدخلات صناعة البيض ، نتيجة لغياب التكامل الرأسى بين مراحل السوق فى نظام تعاقدى يحقق الاستقرار .

وعلى الجانب الآخر ، نجد أن منتج العلف يحصل على هامش ربحى مرتفع نسبيا ، على الرغم من أنه يحصل على الذرة بسعر ثابت مدعم من الدولة ، كما أنه يتمكن من التحكم فى سعر بيع العلف ، برغم أن هذا السعر يتحدد بواسطة لجان من وزارة الزراعة ، تحدد فيه هامشا ربحيا يبلغ ١٥٪ من سعر البيع . غير أن المنتج يستغل ظروف نقص المعروض من الأعلاف ، ويضيف الى سعر البيع بعض البنود التى يتحملها منتج البيض ، مثل قيمة اشراف وما شابه ذلك .

ومن أسباب ارتفاع سعر العلف ايضا ، وجود طاقات معطلة بالمصانع نتيجة عدم التشغيل الدائم للطاقات الانتاجية - مما يرفع التكاليف الثابتة لتصنيع العلف .

ويلاحظ ايضا أن هامش ربح التجزئة بلغ ٤.٨ ٪ ، وهى نسبة مرتفعة اذا قورنت بالخدمات التى يقدمها تاجر التجزئة . فهو يتسلم البيض فى الصوانى الكرتونية ولا يضيف أى منفعة شكلية أو زمانية أو مكانية للسلعة ، سوى العرض فى المحل وما يتبعه من تكاليف عمالة ، وبعض المصروفات الأخرى للمحل .

اما بالنسبة للمنتج ، فهناك ارتفاع فى تكاليف الانتاج يرجع الى نقص الكفاءة الانتاجية ، وارتفاع اسعار مستلزمات الانتاج .

المعوقات التسويقية :

نستعرض فيما يلى تحليلا لأهم المعوقات التسويقية فى مجال البيـــض :

السياسة العلفية : هناك ثلاثة انماط من العلائق تستخدم لانتاج البيض فى ثلاث مراحل من عمر الدجاج البياض وهى : علائق لكتاكيت البياض فى المرحلة الأولى من النمو ، وتسمى عليقة بادئ . وعلائق لدجاج التربية فى المرحلة التالية حتى عمر انتاج البيض ، وتسمى عليقة نامى ، وعلائق للدجاج البياض ، وتسمى عليقة بياض .

وتختلف اسعار علائـق انتاج البيض فى السوق المصرى للنمط نفسه ، كما يتضح فيما يلى :

سعر الطن بالجنيه فى عام ١٩٨٤

	حد أدنى	حد أقصى
عليقة بادئ	٢١٠.٤	٢٢٠.٠
عليقة نامـى	١٨٣.٤	١٨٥.٠
عليقة بياض	١٧٧.٤	١٩٥.٠

وقد يبدو ان اختلاف السعر انما يعنى اختلاف النوعية ، والحقيقة ان هذا الاختلاف السعرى يرجع الى خلل فى أداء السوق ، اذ أن الدراسات أثبتت عدم معنوية الفروق فى العائد من طن العلف المشترى من مصادر مختلفة ، وذلك يعنى أن ما تعلنه الشركات عن اختلاف نوعية العلف ما هو الا وسيلة لرفع الأسعار .

وتحليل تكاليف انتاج الأعلاف يعتبر أمرا غاية فى الصعوبة ، نظرا لعدم اتاحة الفرصة للباحثين ، أو لغيرهم ، للاطلاع على مكونات العلائـــق .

وللتغلب على هذه الصعوبة ، أمكن تحليل تكاليف انتاج الأعلاف بالأسلوب التالى :

- من سجلات الادارة العامـة للتكاليف بالشركة العامة للدواجن ، تبين أن تكاليف التغذية قد ارتفعت بنسبة ٢٧ ٪ بين عامى ١٩٨٣/٨٢ ، ١٩٨٤/٨٣ ، وعليه فقد استخدمت نفس النسبة لرفع أسعار العليقة عام ١٩٨٤ ، لتقدير سعرها فى عام ١٩٨٥ . وكانت النتيجة كما يلى :

متوسط سعر الطن بالجنيه

	١٩٨٤	١٩٨٥
عليقة بادئ	٢١٥.٢	٢٩٤.٨
عليقة نامى	١٨٤.٢	٢٥٢.٤
عليقة بياض	١٨٦.٢	٢٥٥.١

– تم سؤال منتجى الأعلاف عن الاهمية النسبية لقيمة كل من : المواد الخام ، وتكاليف التصنيع ، وهامش الربح فى سعر البيع ، وتبين انها تمثل ٧٠ ٪ و ١٥ ٪ و١٥ ٪ ، على الترتيب ، ومن ثم أمكن اجراء تحليل لتكاليف انتاج كل نوع من أنواع الأعلاف باسعـار عام ١٩٨٥ ، كما يلى :

	قيمة المواد الخام	تكاليف التصنيع	هامش الربح	سعر الطن
عليقة بادئ	٣٠٦.٣٦	٤٤.٣٢	٤٤.٢٢	٢٩٩.٨٠
عليقة نامى	١٧٦.٦٨	٣٧.٨٦	٣٧.٨٦	٢٥٢.٤٠
عليقة بياض	١٧٨.٥٦	٣٨.٢٧	٣٨.٢٧	٢٥٥.١٠

– تم حساب نصيب البيضة الواحدة من استهلاك الأعلاف باستخدام بيانات المعاملات الفنية لثلاث مزارع لانتاج البيض ، طاقة كل منها ١٥ مليون بيضة ، منها مزرعتان تابعتان للقوات المسلحة ، والمزرعة الثالثة تتبع رابطة منتجى الدواجن :

	القوات المسلحة: محطة انشاص	محطة هاكستب	رابطة منتجى الدواجن	الجملة	ما يخص البيضة الواحـــدة بالجـــرام
الانتاج السنوى للبيض الملون	١٤.٠٥	١٣.٦	١٣.٨	٤٠.٤٥	
الاستهلاك السنوى للأعلاف بالطن :					
عليقة بادئ	٨١	٨٦	٣٧	٢٠٤	٥.٠٤
عليقة نامى	٢٦٨	٢٥٣	٤٠٣	٩٢٤	٢٢.٨٤
عليقة بياض	٢٠١٢	١٩٣٢	٢٣٧٥	٦٣١٩	١٥٦.٢٢

– أمكن بعد ذلك حساب قيمة الأعلاف المستهلكة فى انتاج البيضة الواحدة وتحليل مكونات هذه التكاليف كما يلى :

	نصيب البيضة بالجرام	سعر الطن جنيه	قيمـــة العلف المستهلك فى انتاج البيضة بالمليم	الانتشار السعرى لقيمة العلف بالمليم: مواد خام	تكاليف	هامش
عليقة بادى	٥.٤	٢٩.٤٨	١.٤٩	١.٠٤٢	٠.٢٢٤	٠.٢٢٤
عليقة نامس	٢٢.٨٤	٢٥٣.٤	٥.٧٦	٤.٠٣٢	٠.٨٦٤	٠.٨٦٤
عليقة بياض	١٥٦.٢٢	٢٥٥.١	٣٩.٨٥	٩٧.٨٩٦	٥.٩٧٧	٠.٩٧٧
الجملــــــة			٤٧.١٠	٣٢.٩٧	٧.٠٦٥	٧.٠٦٥

وجدير بالذكر ان ما يخص البيضة الواحدة من الأعلاف هو محصلة لمعدلات انتاج البيض وكفاءة التحويل الغذائى ، وهما انعكاس لكفاءة الادارة . وهكذا نجد – من البيانات الميدانية – أن تلك المعدلات تتفاوت بين الحدين الأعلى والأدنى لمشروع الحجم النمطى (١٥ مليون بيضة) ، كمـــا يـلـــى :

	الحــد الاعلى للكفاءة	الحــد الأدنى للكفاءة	معـــدل التحسين المطلوب
الانتاج السنوى للبيض بالمليون	١٤.٠٥	١٣.٨	١.٨
استهلاك الأعلاف بالطن	٢٣٦٢	٢٨١٥	١٦.١
نصيب البيضة من العلف بالجرام	١٦٨.١	٢٠٤.٠	١٧.٦

وذلك يعنى وجود مجال لخفض تكاليف العلف بنسبة تبلغ حوالى ١٧.٦ ٪ فى المتوسط عن المستوى الحالى . واذا تم ذلك فسوف يؤدى الى خفض سعر البيع للمستهلك وزيادة هامش المنتج فى نفس الوقت . ويبدو ان هذا التحسين ينتج مع الرقابة على نوعية الأعلاف وتحسين كفاءة الادارة معا .

– تبين ايضا من تحليل البيانات الميدانية ان هناك ، فى المتوسط ، ٤ جنيه تحميل و ٨ جنيه نقل ، تحمل على كل طن من الأعلاف ، من

باب المصنع الى باب المزرعة فى القطاع الخاص ، ولا يستعيد المنتج منها الا ٦٠ قرش هى قيمة بيع أجولة تعبئة الطن (٢٠ شيكارة × ٣ قروش للشيكارة) . ويلاحظ ان مبلغ ١٢ جنيه للتحميل والنقل يمثل نحو ٦-٧ ٪ من سعر العلف ، وهى نسبة مرتفعة ، ولذلك يمكن القول ان التكامل الرأسى لمراحل السوق يعمل على خفض هذه التكاليف عن طريق تغيير تكنولوجيا التعبئة والنقل .

السياسة السعرية والتقلبات الموسمية للطلب :

يمكن القول بصفة عامة ، ان الطلب على البيض يزيد شتاء ويقل صيفا . فاذا اعتبر الانتاج متماثلا ومستمرا على مدار السنة ، فالنتيجة الطبيعية هى ارتفاع سعر البيض للمستهلك شتاء وانخفاضه صيفا ، وتكون الاسعار مستقرة الى حد كبير فى الفترة من يناير الى ابريل ، ويعنى ذلك أن هناك تعادلا بين العرض والطلب ، ثم ينخفض السعر صيفا ليبلغ ادناه فى مايو ويونيو ، حيث يزيد العرض كثيرا عن الطلب ، ثم يعود السعر الى الارتفاع تدريجيا ليبلغ أقصاه فى شهر ديسمبر ، وهكذا . ويتعرض المنتجون - بسبب هذه الدورة السعرية - لتقلبات وهزات كبيرة ، تؤدى فى بعض فترات السنة للخسارة بسبب زيادة التكاليف عن السعر .

ومن جهة أخرى ، فقد زاد سعر البيض للمستهلك بمعدل يقرب من ٢٦ ٪ سنويا ، خلال الفترة ٧٨ - ١٩٨٢ . ولما كانت اسعار المراحل التسويقية تشتق غالبا من سعر المستهلك ، فان ارتفاع سعر البيض هو أحد الأسباب الرئيسية للطفرة التى حدثت فى الانتاج خلال الثمانينات ، حيث حدثت توسعات ضخمة فى مزارع انتاج البيض .

وبالنسبة للتسعير ، نجد أن الدولة تقوم بعرض انتاج الشركة العامة للدواجن من البيض (ويمثل ١٥ - ٢٠ ٪ من جملة الانتاج) فى المجمعات الاستهلاكية والجمعيات الفئوية ، باسعار ثابتة ومستقرة تقل عن أسعار السوق .

أما القطاع الخاص ، وهو الذى ينتج حوالى ٨٠-٨٥٪ من جملة الانتاج من البيض ، فلا يخضع الا لتسعيرة ودية متفق عليها بين وزارة التموين والمنتجين ، ولكنها فى أغلب الاحيان لا يتم الالتزام بها لسببين هما :

- ارتفاع السعر شتاء نتيجة زيادة الطلب كثيرا عن العرض .
- ارتفاع تكاليف الانتاج بما لا يحقق هامش ربح مجز عند الالتزام بالأسعار الودية .

والسبب فى ارتفاع تكاليف الانتاج ، هو انخفاض الكفاءة الانتاجية وارتفاع المدخلات ، قد ارتفع سعر العلف بنسبة ٣٦٪ خلال ١٩٨٣ - ١٩٨٤ ، كما أن الأدوية والمطهرات لا تخضع لسوق منظم ومتوازن . فعلى سبيل المثال : يبلغ نصيب البيضة من تكاليف استخدام الأدوية ٠.٨ مليم فى مزارع الشركة العامة للدواجن ، بينما يصل الى حوالى ٢.٦ مليم فى مزارع القطاع الخاص . ويرجع ذلك الى أن القطاع الخاص يخضع لتحكم وسطاء توريد الأدوية والمطهرات ، والذين يضيفون هوامش ربحية عالية ، مع ضعف الرقابة ، وعدم كفاية انتاج القطاع العام ، كما أن وكلاء الشركات الأجنبية يستغلون وجود مشكلة سعر الصرف ويبالغون فى رفع اسعار تلك الكيماويات .

كما يتحمل القطاع الخاص فوائد قروض تبلغ حوالى ٨.٥ مليم للبيضة الواحدة ، أو ما يساوى نحو ١٠.٥ ٪ من تكلفة انتاج البيضة . وعلاوة على ما تقدم ، يلاحظ وجود تباين واضح فى أسعار كتاكيت دجاج البيض . فبينما يبلغ نصيب البيضة المنتجة فى الشركة العامة للدواجن ٣.٢ مليم من سعر شراء كتكوت البيض . نجد أن هذا الرقم يصل الى ٤.٥ مليم فى حالة القطاع الخاص ، ويرجع ذلك الى أن الشركة العامة للدواجن تحصل على الكتاكيت من مزارع امهات دجاج البيض ، بينما يحصل القطاع الخاص على تلك الكتاكيت من مفرخات القطاع الخاص التى تنتجها من بيض مستورد ، بسعر يصل الى ١٥٠ ٪ من سعر القطاع العام .

وبصفة عامة ، نجد أن سعر العلف هو السبب الرئيسى لارتفاع

تكاليف الانتاج ، حيث يصل نصيب البيضة الى أكثر من ٤١ مليم في القطاع الخاص ، وحوالى ٣٧ مليم فقط للبيضة فى القطاع العام .

الكفاءة الانتاجية :

لاشك أن هناك انخفاضا فى الكفاءة الانتاجية لمزارع انتاج البيض ، اذ أن المزرعة النمطية سعة ١٥ مليون بيضة تتراوح انتاجيتها ما بين ١٣.٨ – ١٤.٥ مليون بيضة سنويا . ويؤدى هذا الانخفاض فى الكفاءة الانتاجية الى ارتفاع تكاليف الانتاج .

كما أن هناك فاقدا فى استخدام العلف لسببين .

أولهما : عدم توافر نظم التغذية المتقدمة مثل المعالف الأوتوماتيكية فى كثير من المزارع .

وثانيهما : عدم تصنيع العلف فى صورة حبيبات .

وهناك أيضا تحميل للتكاليف بنفقات غير إنتاجية ، تحت بنود مختلفة مثل المصروفات الادارية التى بلغت فى القطاع العام ٨.٦ مليم للبيضة ، وفى القطاع الخاص ٦ مليمات للبيضة ، بأسعار ١٩٨٤ . ويدل ظهور هذه المصروفات على وجود عمالة زائدة محملة على هذه المزارع ، يمكن الاستعاضة عنها باستخدام التكنولوجيا المتقدمة مثل جهاز الحاسب العلمى الشخصى .

نقص المعلومات السوقية :

تساعد نظم المعلومات السوقية على تحسين وتطوير سبل اتخاذ القرار للمؤسسات السوقية ، ومنها سوق صناعة البيض . اذ يحتاج المنتجون للمعلومات السوقية عند التفكير فى الاستثمار طويل الأجل ، وعند تغيير خطط الانتاج ، وايضا لوضع سياسة تسويق المنتج .

كما أن وجود نظام معلومات سوقية يمنع حدوث هزات اقتصادية لصناعة مثل صناعة انتاج البيض .

مقترحات تطوير النظام التسويقى لصناعة البيض :

تتكامل هذه المقترحات مع مقترحات تنظيم سوق بدارى اللحم ، للتشابه بين خصائص صناعة البيض وصناعة بدارى اللحم ، برغم بعض الاختلافات بين كل منهما . وفيما يلى اهم اوجه التشابه بينهما .

– النمو السريع فى الثمانينات ، مع عدم مقابلة ذلك بسياسات تنظيمية أو هيكل مؤسسى متناسق .

– عدم الاستغلال الكامل للسعات الانتاجية القائمة بمايرفع تكاليف الانتـــاج .

– الاعتماد على الحجم الكبير والتكامل الرأسى لحلقات السوق ، لتحقيق الكفاءة التسويقية المثلى .

– يغلب عليهما نشاط القطاع الخاص .

اما جوانب الاختلافات بينهما فهى :

– تتميز صناعة البيض بكبر حجم السعة الانتاجية للوحدات الانتاجية (الحجم الشائع هو ١٥ مليون بيضة للمزرعة) .

– صعوبة مقابلة موسمية الطلب وتقلب اسعار البيض بتنظيم العروض عن طريق التخزين ، بينما يمكن اتباع سياسة تنظيم الكمية المعروضة فى حالة بدارى اللحم .

– معاناة صناعة البيض حاليا من الزيادة الكبيرة فى العرض ، مما ادى الى انخفاض هامش ربح المنتج ، والعلاج الفعال لهذا الموقف هو العمل على خفض تكاليف الانتاج ، كى تتناسب مع السعر .

وفيما يلى أهم مقترحات تطوير النظام التسويقى لصناعة البيض :

التشغيل الكامل للسعات الانتاجية القائمة :

يبلغ حجم الانتاج الحالى من القطاع حوالى ٣٥٣٠ مليون بيضة فى السنة ، تحتاج الى اعلاف تقدر بنحو ٧٠٦ الف طن ، على أساس ان البيضة تحتاج فى انتاجها الى حوالى ٢٠٠ جرام علف فى جميع المـــراحـــل .

فاذا كان الهدف هو التشغيل الكامل لعنابر البياض القائمة والبالغ عددها ٥٧٠٠ عنبر ، وطاقتها الانتاجية حوالى ٥١٧٧ مليون بيضة – فسوف تصل احتياجات الأعلاف الى حوالى ١.٠٤ مليون طن ، بزيادة قدرها نحو ٣٣٤ الف طن علف ، تحتاج الى نحو ٢١٧ الف طن ذرة

اضافية .

ويلاحظ انه سبق تقدير الاحتياجات العلفية اللازمة للتشغيل الكامل لطاقة صناعة بدارى اللحم بنحو ٢.٦ مليون طن . ولهذا فالتشغيل الكامل لعنابر التسمين والبياض معا يتطلب توفير نحو (٢.٦ + ١.٠٤) ٣.٦٤ مليون طن من أعلاف الدواجن ، وتلك الكمية تحتاج الى نحو ٢.٤ مليون طن من الذرة ، ونحو ٧٢٧ الف طن من كسب فول الصويا ، وحوالى ٣٦٣ الف طن من المركزات .

والسعات المتوقعة لمصانع العلف ، فى حالة التشغيل الكامل ، تستوعب هذا الحجم الضخم من انتاج الأعلاف ، ولكن المشكلة تكمن فى ضخامة حجم الواردات المطلوبة من الذرة ، وخاصة عندما يضاف اليها واردات الذرة المطلوبة للانتاج الحيوانى وللاستهلاك البشرى ، وتلك التى تستورد كاحتياطى للطوارئ .

وهذا الوضع يدعو الى ضرورة العمل على زيادة انتاج الذرة محليا ، من خلال خطة سريعة يمكن تحقيقها فى مدى قصير ، لبلوغ أكبر درجة من الاكتفاء الذاتى .

وهكذا يتبين ان مكونات علف الدواجن هى المحدد الرئيسى للعلاقات السعرية ، ومن ثم حجم المعروض من انتاج كل من بدارى اللحم والبيض .

أما بالنسبة لحجم قطيع الامهات المطلوب لتفريخ كتاكيت دجاج البيض ، فيمكن حسابه كما يلى :

– اذا كانت السعة الانتاجية الكاملة هى ٥١٧٧ مليون بيضة ، والمعروف أن كل ١٥ مليون بيضة (متوسط السعة الانتاجية) تحتاج الى ٧٥ الف دجاجة بياض ، فيكون المطلوب هو ٢٥.٩ مليون دجاجة بياض .

– ولما كانت الأم تنتج فى المتوسط ٧٠ كتكوت ، فيكون قطيع الامهات المطلوب هو حوالى ٣٧٠ الف أم ، تبلغ تكاليفها الاستثمارية للمزارع حوالى ١٨.٤ مليون جنيه .

ويلاحظ ان معامل التفريخ الحالية والتوسعات المعتمدة ، يمكنها استيعاب تفريخ البيض المخصب لانتاج كتاكيت دجاج البيض .

إيجاد سعر تعاقدى ثابتة على مدار السنة :

يمكن التغلب على ظهور التقلبات السعرية وتذبذب الهامش الربحى للمنتج بين الصيف والشتاء عن طريق : اتباع نظام تعاقدى ملزم على اساس سعر متوسط لسعرى الصيف والشتاء ، يدفع للمنتج بانتظام طوال العام ، وهكذا يتحقق له نفس الايراد الكلى ، على نحو منتظم ومستقر طوال العام . غير أن هذا الاقتراح لن يتحقق الا فى ظل نظام تعاقدى لجميع حلقات صناعة البيض .

التكامل الرأسى لحلقات الصناعة :

يعمل وجود صيغة تعاقدية لحلقات صناعة البيض على ضمان التكامل الرأسى فى جميع المراحل ، بدءا بتوريد مستلزمات الانتاج وحتى تسويق البيض الناتج . وهذا التكامل الرأسى يحقق استقرار العرض والأسعار ، ويقلل المخاطرة ، ويعمل على تخفيض الهوامش التسويقية .

وهذا النظام يبشر بالنجاح فى صناعة البيض أسرع من صناعة بدارى اللحم ، نظرا لكبر السعة الانتاجية للمزرعة ، مما يسهل دخول المنتجين فى نظام تعاقدى متكامل .

أما أطراف التعاقد ، فيمكن ان تكون التعاونيات ، أو منتجى مستلزمات الانتاج ومنتجى البيض ، كما يمكن لمنتجى العلف القيام بدور المنسق الوسيط فى العقود متعددة الاطراف .

اتباع تكنولوجيا التسويق المتطورة :

نظرا لأن البيض سلعة لا يمكن تخزينها فى صورة طازجة ، تقوم المؤسسات التسويقية فى الدول التى يزيد فيها حجم الانتاج بدرجة كبيرة بحفظ البيض فى صورة مسحوق أو مركزات تستخدم فى الأغراض التصنيعية ، وبهذا يتم الحفاظ على الانتاج وتجنب التعرض للتقلبات السعرية .

غير أن المحدد الأساسى لهذا الأسلوب التسويقى ، هو تقبل السوق لهذه السلعة فى صورتها الجديدة ، واستيعاب الصناعات الغذائية المستخدمة للبيض لهذا الشكل من الحفظ .

رفع الكفاءة الانتاجية :

ويتم من خلال اجراءات متعددة منها : تصنيع العلف فى صورة حبيبات ، واستخدام المعالف الأوتوماتيكية ، ورفع كفاءة الادارة عن طريق برامج التدريب المتطورة ، وتدريب العمالة الفنية . ولاشك ان النظام التعاقدى ، والتكامل الرأسى بين حلقات الصناعة يلعب دورا هاما فى هذا المجال .

الآثار الاقتصادية للبرنامج :

ان استغلال الطاقات القصوى لمعامل التفريخ الحالية ، يعنى بلوغ حجم انتاج ٥١٧٧ مليون بيضة ، بينما توقعات الاستهلاك عام ١٩٩٢ – فى نهاية الخطة الخمسية الثانية – تبلغ حوالى ٥٦٣٩ مليون بيضة ، أى أن البرنامج يحقق نسبة اكتفاء ذاتى حوالى ٨٦.٧ ٪ فى نهاية الخطة الخمسية الثانية ، اذ اعتبر ان انتاج القطاع التقليدى سوف يتلاشى ، فيما عدا جزء محدود للاستهلاك المنزلى من انتاج القطاع التقليـــدى .

فاذا كان هذا العجز بين انتاج القطاع التجارى وجملة الاستهلاك حوالى ١٣٪ من الاستهلاك ، أى حوالى ٨٠٣ مليون بيضة فى عام ١٩٩٢ . واذا كان انتاج القطاع التقليدى حاليا (١٩٨٥) حوالى ١١٥٠ مليون بيضة ، أى حوالى ٩٧٧ مليون بيضة كانتاج صاف صالح للاستهلاك البشرى ، فان انخفاضه فى عام ١٩٩٢ الى حوالى ٨٢٪ فى انتاج عام ١٩٩٢ ، يعتبر مقبولا .

ومن جهة أخرى ، اذا تم تنفيذ البرنامج بكل بنوده ، فان حجم الاستثمارات المطلوب لن يتعدى ١٨ مليون جنيه ، على مدى خمس سنوات ، لايجاد قطيع أمهات ، وهذا سيخفض تكاليف انتاج الكتكوت لدجاج البيض ، علاوة على أن تنفيذ البرنامج له آثار غير مباشرة على تحسين الكفاءة الغذائية بنسبة ١٧٪ وهذا بدوره يخفض تكاليف الانتاج . وذلك كله يعمل على رفع قيمة الميزة النسبية ، ويؤدى الى استقرار الأسعار .

جدول(١)

تطور انتاج واستهلاك لحوم الدواجن

السنة	الانتاج المحلى بالألف طن	الواردات بالألف طن	جملة الاستهلاك بالألف طن	متوسط استهلاك الفرد بالكجم
١٩٨٠	١٣٦	٥٦	١٩٢	٤.٧
١٩٨٥	٢٠٥	٥٤	٢٥٩	٧.٥

جدول(٢)

هيكل عرض لحوم الدواجن فى عام ١٩٨٥

البند	الجملة بالألف طن	متوسط استهلاك الفرد بالكجم	٪ من جملة المعروض
معروض بأسعار محددة :			
الشركة العامة للدواجن	٣٠	٠.٦٣	٨.٣
الواردات	٥٤	١.١٣	١٥.٠
الجملة	٨٤	١.٧٦	٢٣.٣
معروض بسعر حر :			
بدارى اللحم	٢٥٥	٥.٣٤	٧١.٠
قطاع ريفى منزلى	٣٠	٠.٤٣	٥.٧
الجملة	٢٧٥	٥.٧٦	٧٦.٧
الاجمالى	٢٥٩	٧.٥٢	١٠٠.٠

جدول(٣)

توقعات استهلاك لحوم الدواجن فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

السنة	جملة الاستهلاك بالألف طن	جملة عدد السكان بالمليون	متوسط استهلاك الفرد كجم
١٩٨٥	٣٥٩	٤٧.٧٧٩	٧.٥٢
١٩٩٠	٤٩٤	٥٤.٥٨٧	٩.٠٥
١٩٩٥	٦٨٠	٦٢.٣٦٥	١٠.٩٠
٢٠٠٠	٩٣٦	٧١.٢٥١	١٣.١٤

جدول (٤)

طاقات معامل التفريخ الحالية والمستقبلية بالمليون

المصدر	الوضع الراهن	توسعات ١٩٨٧	توقعات عام ١٩٩٢	الجملة
الشركة العامة للدواجن	١٢٨	٥٠	٥٠	٢٢٨
القطاع الخاص	٢٠٢	١٣	١١٦	٣٣٠
الجملة	٣٤٠	٦٣	١٦٦	٥٦٨

جدول(٥)

الاستثمارات المطلوبة للبرنامج بالمليون جنيه (البديل الثانى)
(الاستغلال الكامل للطاقات الانتاجية بجميع مراحل الصناعة بنهاية الخطة الخمسية الثانية)

السنة	محطات أمهات	معامل تفريخ	عنابر تسمين	مجازر آلية	الجملة
١٩٨٥	—	—	—		
١٩٨٧	٢٧.٢٥	—	—	٢٠	٤٧.٢٥
١٩٨٨	٢٧.٢٠	—	—	٢٥	٥٢.٢٠
١٩٨٩	٢٧٣٠	—	٣٦	٣٠	٩٣.٢٠
١٩٩٠	٢٧.٢٠	—	٦٠	٣٠	١١٧.٢٠
١٩٩١	٢٧.٢٠٠	—	٦٤	٣٥	١٢٦.٢٠
١٩٩٢	٢٧.٢٠	—	٨٠	٣٥	١٤٢.٢٠
الجملة	١٦٣.٧٥	—	٢٤٠	١٧٥	٥٧٨.٧٥

جدول(٦)

توقعات استهلاك البيض فى مصر حتى عام ٢٠٠٠

السنة	عدد السكان بالمليون	جمله الاستهـــلاك بالالف طن	بالمليون بيضة	متوسط استهلاك الفرد بالكيلو جرام	عدد (بيضة)
١٩٨٥	٤٧.٧٧٩	١٩٩	٣٩٨٠	٤.٢	٨٣
١٩٨٦	٤٩.٠٦٩	٢١١	٤٣٢٠	٤.٣	٨٦
١٩٨٧	٥٠.٣٩٣	٢٢٣	٤٤٦٠	٤.٤	٨٨
١٩٨٨	٥١.٧٥٤	٢٣٧	٤٧٤٠	٤.٥	٩١
١٩٨٩	٥٣.١٥١	٢٥١	٥٠٢٠	٤.٧	٩٤
١٩٩٠	٥٤.٥٨٧	٢٦٦	٥٣٢٠	٥.٥	٩٧
١٩٩١	٥٦.٠٦١	٢٨٢	٥٦٣٩	٥.٥	١٠١
١٩٩٢	٥٧.٥٧٤	٢٩٩	٥٩٨٠	٥.٢	١٠٤
١٩٩٣	٥٩.١٢٩	٣١٧	٦٣٤٠	٥.٣	١٠٧
١٩٩٤	٦٠.٧٢٥	٣٣٦	٦٧٢٠	٥.٥	١.١
١٩٩٥	٦٢.٢٦٥	٣٥٦	٧١٢٠	٥.٧	١١٤
١٩٩٦	٦٤.٤٩	٣٧٨	٧٥٦٠	٥.٩	١١٨
١٩٩٧	٦٥.٧٧٨	٤٠٠	٨٠٠٠	٦.١	١٢٢
١٩٩٨	٦٧.٥٥٤	٤٢٤	٨٤٨٠	٦.٣	١٢٦
١٩٩٩	٦٩.٣٧٨	٤٥٠	٩٠٠٠	٦.٥	١٣٠
٢٠٠٠	٧١.٢٥١	٤٧٧	٩٥٤٠	٦.٧	١٣٤

اللحوم الحمراء والماشية

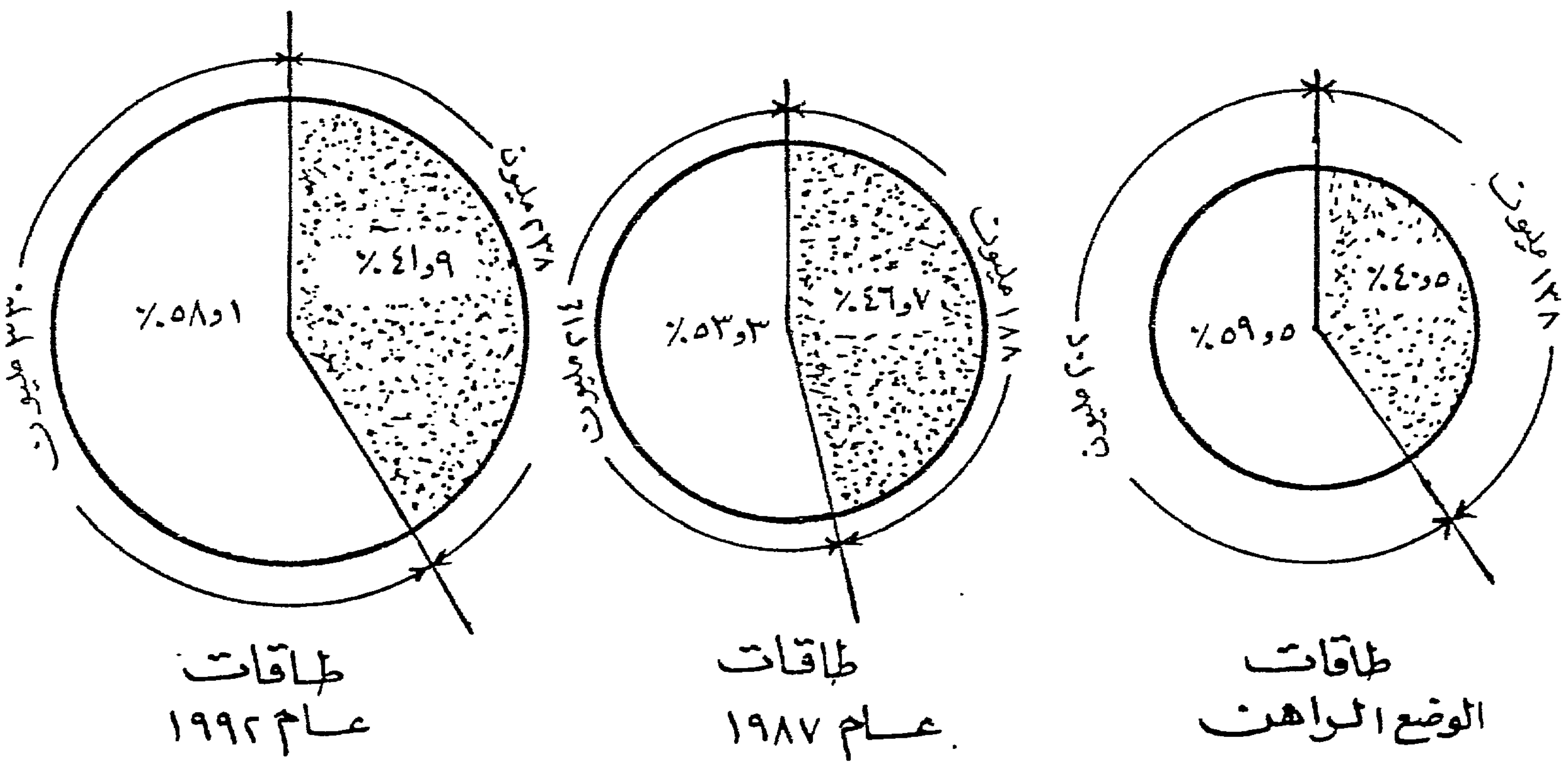
تتميز مصر بميزة نسبية فى انتاج المنتجات الحيوانية بمعيار التكاليف الاقتصادية لوحدة البروتين الحيوانى . ويوضح البيان التالى الارقام القياسية لتلك التكاليف وترتيب المنتجات وفقا لذلك . وهذه المؤشرات تصلح كدليل قياسى لتوزيع الموارد المحدودة على الأنشطة المختلفة مثل : الأعلاف والاستثمارات .

	اسماك	لبن جاموسى تقليدى	لبن فريزيان تجارى	لحوم دواجن تقليدى	لبن بقرى تجارى	لبن جاموسى	اللحوم الحمراء
الرقم القياسى للتكاليف	٩٥	١٠٠	١٠٩	١٣٩	١٥٣	١٨٩	٢٣٦
الترتيـــب	(١)	(٢)	(٣)	(٤)	(٥)	(٦)	(٧)

طاقات معامل التفريخ الحالية والمستقبلية للشركة العامة للدواجن والقطاع الخاص "بالمليون"

 الشركة العامة للدواجن

 القطاع الخاص



جدول(٧)

تحقيق الاستغلال الكامل للطاقات الانتاجية بجميع مراحل الصناعات بنهاية الخطة الخمسية الثانية

المدة	(١) عدد السكان بالمليون	(٢) انتاج بدارى التسمين بالألف طن	(٣) انتاج بدارى التسمين بالألف طن	(٤) انتاج ريفى منزلى بالألف طن	الواردات أو العجز على الانتاج مواجهة الطلب بالألف طن	الاكتفاء الذاتى	استهلاك الفرد بالكيلو جرام: الكلى المتوقع	استهلاك الفرد بالكيلو جرام: من الانتاج المحلى
١٩٨٥	٤٧.٧٧٩	٣٥٩	٢٨٥	٢٠	٥٤	٨٥.٠	٧.٥	٦.٤
١٩٨٧	٥٠.٣٩٣	٤٠٨	٣٦٨	١٤	٤٠	٩٠.٠	٨.١	٧.٣
١٩٨٨	٥١.٧٥٤	٤٣٥	٤٠٧	١١	٢٨	٩٣.٠	٨.٤	٧.٩
١٩٨٩	٥٣.١٥٢	٤٦٤	٤٣٨	٨	٣٦	٩٤.٠	٨.٧	٨.٢
١٩٩٠	٥١.٥٨٧	١٩١	٤٦٨	٥	٣٦	٩٥	٩.٠	٨.٦
١٩٩١	٥٦.٠٦١			٠	٢٧	٩٥	٩.٤	٨.٩
١٩٩٢	٥٧.٥٧٤				٢١	٩٦	٩.٧	٩.٤

أسس التقديرات

١) معدل نمو السكان ٢.٧٪ سنويا

٢) توقعات نمو الاستهلاك بمبلغ ٦.٦٪ سنويا منها ٢.٩٪ دخل الفرد ٢.٧٠٪ زيادة فى السكان ، علما بأن زيادة دخل الفرد الحقيقى يمثل معدل الفرد من الناتج المحلى فى الخطة الخمسية ٨٧-١٩٩٢

٣) انتاج البرنامج من منسوجات البدارى

٤) متوقع انخفاض الانتاج الريفى المنزلى حتى يتلاشى فى عام ١٩٩٢

١) انتاج اللحوم الحمراء :

يتزايد انتاج اللحوم الحمراء فى مصر سنويا بنحو ٥.٥ ألف طن ، وتلك الزيادة تعادل حوالى ١.٧٤ ٪ من المتوسط السنوى للانتاج والذى بلغ نحو ٣١٨.٧ الف طن خلال الفترة ٧١ – ١٩٨٤.

ويعتبر معدل الزيادة السنوى فى الانتاج منخفضا ، اذا قورن بمعدل الاستهلاك السنوى لنفس الفترة ، والبالغ نحو ٤.٦ ٪ .

ومع ذلك فان عرض اللحوم الحمراء من الانتاج المحلى ، يمكن أن يتقلب بين الزيادة والنقص ، ولا يكون اتجاها متزايدا باستمرار

انماط الانتاج المحلى :

يعتبر نمط الكندوز (العجول المسمنة) هو النمط الاكثر أهمية فى انتاج اللحوم الحمراء المحلية ، يليه نمط الابقار والجاموس كبير السن . والنمط الشائع وهو العجول المسمنة أعلى نوعية للحوم الحمراء وأعلاها تكلفة للانتاج وأيضا أعلاها سعرا للمستهلك . وزيادة الطلب على هذا النمط ترجع الى ذوق المستهلك ، وتوفر القوة الشرائية الناتجة عن زيادة الدخول وسوء توزيعها ، والى تشجيع سياسات الدولة لانتاج هذا النمط حيث يقدم معظم العلف المركز المدعم ، وتعطى معظم القروض لهذا النمط الانتاجى .

والمعلوم أن المزارع الصغير هو المنتج للعجول المعدة للتسمين ، ولذلك فإن عرض تلك العجول محدود بعدد الحيوانات التى تقدمها المزارع الصغيرة . ويقوم المسمنون بشراء العجول المعدة للتسمين إما من الأسواق مباشرة أو من خلال وسطاء ، ثم يحصلون من الدولة على علف مدعم السعر وعلى قروض ميسرة ذات فائدة منخفضة لأغراض التسمين . وقد أدت زيادة الطلب على نمط العجول المسمنة إلى دخول مزيد من هؤلاء المنتجين الوسطاء فى هذه الصناعة ، علاوة على دخول شركات الاستثمار والأمن الغذائى والمحليات فى هذه السوق ، بانشاء مزارع تسمين تعمل على شراء العجول من السوق وتسمينها ، وكل ذلك قد ساهم فى زيادة الطلب على العجول المعدة للتسمين فزاد سعرها بدرجة كبيرة . فقد كان سعر الكيلو جرام الحى من هذه العجول نحو ٣٤.٥ قرش فى عام ١٩٦٧ ، فاصبح حوالى ٢.٥ جنيه فى عام ١٩٨٤ .

الأعلاف :

يعتبر أهم مكونات علف الحيوان فى مصر البرسيم المصرى كمحصول شتوى ، والعلف المركز ، والأتبان . ويتنافس البرسيم على المساحة مع القطن ، وكذا مع القمح باعتباره محصولا شتويا . وقد زادت مساحة البرسيم المستديم من ١.٢ مليون فدان عام ١٩٦٠ الى ١٫٨ مليون فدان فى عام ١٩٨٢ ، وهى زيادة كبيرة اذا ما قورنت بالزيادة التى طرأت على جملة المساحة المنزرعة خلال نفس الفترة ، والمقدرة بنحو ٢٠٠ الف فدان فقط . وكما توجد زيادة فى الطلب على البرسيم ، يوجد طلب على الاتبان يزيد عن عرضها ، مما جعل سعر تبن القمح فى الصيف يزيد عن سعر الحبوب ، بل إن دراسة اقتصادية قياسية سابقة اثبتت ان انتاج التبن هو العامل المؤثر معنويا فى كمية اللحوم الحمراء من العجول المسمنة من بين باقى مواد العلف الرئيسية .

أما بالنسبة للعلف المركز ، فقد أمكن زيادة مخلوط العلف المركز الذى تشرف الدولة على انتاجه وتوزيعه بأسعار مدعمة ، وذلك عن طريق خفض نسبة كسب بذرة القطن الى ٢٥ ٪ وزيادة نسبة النخالة ورجيع الكون الى ٣٠ ٪ والذرة الصفراء المستوردة الى ٢٢ ٪ ، ولكن زيادة انتاج مخلوط العلف المركز عن ١.٥ مليون طن اصبح امرا غير مؤكد ، حيث يتحدد انتاج كسب بذرة القطن بمساحة زراعة القطن ، كما يتحدد انتاج النخالة ورجيع الكون بمساحة زراعة الحبوب المنتجة لها . علاوة على ذلك ، فمن المتوقع ان يزيد استيراد الذرة الصفراء – لاحتياجات الحيوانات والدواجن وللاستهلاك البشرى – على ٣.٥ مليون طن اذا تم التشغيل الكامل لطاقات انتاج الدواجن واللحوم الحمراء .

ويعتبر مخلوط العلف المركز هو أهم المدخلات المدعمة السعر التى تقدم لمنتجى اللحوم الحمراء . وعلى الرغم من انخفاض السعرالمدعم

العلف ، حيث بلغ نحو ١٧ ٪ من سعر الظل فى عام ١٩٧٠ ، كما لم يزد عن حوالى ٢٩ ٪ من هذا السعر فى الفترة ٧٠ / ١٩٨٢ - إلا أنه يبدو ان تقديم علف رخيص لم يؤد الى زيادة انتاج اللحوم بالدرجة المرجوة . فقد زادت تكاليف دعم العلف المركز لكل طن من اللحوم الحمراء من حوالى ٦٩ جنيه فى عام ١٩٧٠ الى نحو ٤٠٩ جنيه فى عام ١٩٨٢ ، ومع ذلك فقد كانت هناك استجابة بطيئة لنمو الانتاج نتيجة هذا الدعم ، وترجع تلك الاستجابة البطيئة الى وجود خلل هيكلى فى نظام الانتاج الحيوانى وسياسات التسويق وانتاج العلف وتسويقه .

وأحد اهم الأسباب الهيكلية هو انخفاض الكفاءة الانتاجية للحيوانات المحلية ، كما توجد غالبية القطعان فى مزارع صغيرة تقليدية متعددة الأغراض .

واقبال الوسطاء على شراء العجول وتسمينها ، لا يستند الى الاسس الاقتصادية التى تحكم سوق العرض والطلب ، اذ أن كفاءة تحويل العلف وعائده الاقتصادى لا يشجع على انتاج اللحوم الحمراء ، ولكن دخول الوسطاء الى صناعة تسمين العجول يرجع إلى اعتمادهم على الحصول على علف مدعم من الدولة ، وارتفاع اسعار الكندوز فى السوق . ومن الملاحظ ان كفاءة تحويل العلف وعائده الاقتصادى فى نمط انتاج اللحوم الحمراء هو أقل الأغراض من حيث الميزة النسبية ، بل ان انتاج اللبن يأتى فى مقدمة هذه الأنماط . ولكن فى ظل الأسعار المدعمة للعلف ، والأسعار الجارية للمنتجات ، والسياسة الحالية للتوزيع ، التى تحرم المزارع التقليدى صاحب غالبية الثروة الحيوانية من العلف المركز - نجد أن انتاج اللبن من القطعان « الزرايبة » الجاموسى حول المدن الكبرى ، تعطى أعلى صافى عائد لطن العلف المركز لكل جنيه منفق على العلف (وهو ٥.٥ جنيه) ، مما شجع هؤلاء المنتجين على استخدام الخبز للعلف (ويقدر ما يستخدم لهذا الغرض بنحو نصف مليون طن قمح سنويا) ، بل يقدمون لحيواناتهم ضعف احتياجاتها الغذائية . ويعد انتاج اللبن من القطعان « الزرايبة » الجاموسى ، يأتى غرض التسمين على علائق جافة ، ونجد أن من يقومون بهذا النشاط هم مجرد وسطاء يضاربون على سعر العجل المعد للتسمين الذى ينتجه المزارع الصغير التقليدى ، ويستغلون دعم سعر العلف المركز وارتفاع أسعار المنتجات النهائية نتيجة زيادة الطلب عليها ، ويحققون بذلك هوامش ربحية مرتفعة ، لا تعكس الكفاءة الانتاجية الحقيقية أو الخدمات التسويقية التى يقدمونها .

والدليل على وجود اختلالات سعرية نتيجة هذه السياسات ، أن صافى العائد للجنيه المنفق على العلف المركز بالأسعار العالمية يحقق خسارة للاقتصاد القومى من قطعان « الزرابة » (وهى القطعان التجارية لانتاج اللبن الجاموسى) . كما ان قطعان الفريزيان والتسمين تحقق عائدا ضعيفا ، بينما نجد أن انتاج اللبن من الجاموس فى المزارع التقليدية هو أفضل الأنماط لاستغلال هذه المدخلات ، غير أن هذه المزارع التقليدية مستبعدة من أولويات توزيع العلف فى ظل السياسات الحالية .

٢) الطلب على اللحوم الحمراء :

ارتفعت اسعار اللحوم الحمراء الطازجة بمعدل ١٦ ٪ سنويا خلال الفترة ٧٠ - ١٩٨٢ ، وكان هذا المعدل أعلى من معدل التضخم الذى بلغ ١٠ ٪ سنويا خلال نفس الفترة (مقاسا كمعدل لنمو الرقم القياسى لنفقات المعيشة) . وقد حدثت تلك الزيادة فى أسعار اللحوم الحمراء على الرغم من زيادة الواردات منها، والتى بلغت ٢٠.٥٪ سنويا خلال نفس الفترة .

وبالرغم من أن اللحوم المستوردة تباع بأسعار منخفضة مدعمة تقل كثيرا عن أسعار اللحوم المحلية الطازجة - فان اللحوم المستوردة لم تساهم بأكثر من ١٣ ٪ من جملة الاستهلاك فى المتوسط حتى عام ١٩٧٩ . ورغم زيادة أهميتها النسبية خلال الثمانينات حيث أصبحت تمثل نحو ٢٦ - ٣٠ ٪ من جملة الاستهلاك ، الا أن معدلات نمو الطلب تزيد كثيرا عن معدلات نمو العرض ، أى أن معدل نمو الاستهلاك لا يعبر عن معدل نمو الطلب الفعال على اللحوم الحمراء .

ويتكون معدل نمو الطلب الفعال ، بفرض ثبات الأسعار ، من معدل نمو السكان ، مضافا اليه معدل نمو طلب الفرد على اللحوم الحمراء

نتيجة زيادة الدخل الفردى الحقيقى .

ويمكن حساب معدل نمو الطلب ، بضرب معدل النمو الحقيقى فى الدخل الفردى فى مرونة الطلب الدخلية على اللحوم الحمراء ، وهى التى تعبر عن استجابة طلب الفرد من اللحوم لزيادة دخله .

اما بالنسبة لمعدل نمو السكان ، فقد تم تقديره بنحو ٢.٧ ٪ سنويا ، وهناك ما يشير الى ارتفاعه الى نحو ٣ ٪ .

وبالنسبة لمعدل نمو الدخل الفردى الحقيقى ، فيمكن حسابه عن طريق ما حققته خطة التنمية الأخيرة ٨٢ - ١٩٨٧ حتى الآن . فقد بلغ معدل نمو الناتج المحلى الاجمالى ٦.٧ ٪ سنويا . وبطرح معدل النمو السنوى السكان من هذا المعدل ، فان معدل نمو الدخل الفردى الحقيقى يقدر بنحو ٣.٩ ٪ سنويا .

أما المرونة الدخلية للطلب على اللحوم الحمراء ، فقد حسبت من بيانات بحوث ميزانية الأسرة فى مصر للسنوات ٦٤/١٩٦٥ ، ١٩٧٤ / ١٩٧٥، ٨١/١٩٨٢ . ويتبين من هذه التقديرات ، ان زيادة الدخل الفردى بمقدار ١ ٪ يؤدى الى زيادة الاستهلاك الفردى من اللحوم الحمراء بنحو ١ ٪ .

وعلى ذلك ، فان معدل نمو الطلب الفعال على اللحوم الحمراء المحلية الطازجة يقدر بحوالى ٦.٧ ٪ سنويا (٢.٧ ٪ معدل نمو السكان + ٣.٩ ٪ معدل نمو الدخل الحقيقى للفرد × ١) مرونة الطلب الدخلية للحوم الحمراء .

وبالنظر للمتغيرات الاقتصادية الدولية فى عامى ٨٥ و ١٩٨٦ والتى تشير الى انخفاض ايرادات البترول والسياحة وقناة السويس ، وتحجيم القروض الخارجية وخفض حجم الاستثمارات ، وما يترتب على ذلك من ضغط الانفاق الاستهلاكى - فقد قدر بديل آخر كحد أدنى لنمو الطلب على اللحم ، يتضمن معدل نمو حقيقى فى دخل الفرد حوالى ٢٪ سنويا فقط ، وهذا يؤدى الى توقع متوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء فى نهاية الخطة الخمسية الثانية ما بين ١٤.٢ كجم كحد أدنى و١٤.٩ كيلو جرام كحد أعلى .

ولكن الطلب على اللحوم الحمراء يتأثر ايضا بأسعار اللحوم الحمراء المحلية والمستوردة ، وأسعار السلع البديلة ، بالاضافة الى اثر الدخل .

٣) تحليل الكفاءة التسويقية للحوم الحمراء :

تستهدف الدولة العمل على استقرار اسعار اللحوم الحمراء وتنتهج فى سبيل ذلك عدة سياسات سعرية وتموليه . وتجدر الاشارة الى أن جانبا كبيرا من ارتفاع أسعار اللحوم يرجع الى التضخم .

وتتناول الدراسة - فى هذا الجزء - تحليل الهوامش التسويقية لمراحل السوق المختلفة (المنتج - الجملة - التجزئة) فى ظل سياسة دعم أسعار العلف المركز وتقديم قروض ميسرة بسعر فائدة منخفض (حوالى نصف سعر الفائدة السائد فى السوق) .

ويعتمد التحليل على نشاط انتاج وتسويق العجول الكندوز باعتباره النمط الشائع والأغلب فى الانتاج المحلى من اللحوم البقرى والجاموسى فهو أهم نمط فى جملة انتاج اللحوم الحمراء ، حيث لا تقل نسبته عن ٥٠ ٪ من جملة انتاج اللحوم الحمراء عموما ، وأكثر من ٧٠ ٪ من لحوم الأبقار والجاموس .

سوق المنتج :

تشترى العجول عادة من أسواق الماشية المتخصصة ، ويمثل المزارعون التقليديون فيها العارضين الرئيسيين للعجول المعدة للتسمين ، والنمط الشائع حتى الآن هو العجول البقرى من الماشية المحلية . وعادة ما تشترى العجول من هذه الأسواق بهدف التسمين على علائق جافة سواء فى القطاع العام أو القطاع الخاص . وتقدم الدولة للمسمن العلف المدعم الذى كان سعره حوالى ٣٧.٥ جنيه للطن عام ١٩٨٢ ، بينما كان سعره العالمى حوالى ١٢٠ جنيه ، كما تقدم قروضا بفائدة منخفضة قدرها حوالى ٧ - ٨ ٪ سنويا ، بينما كان سعر الفائدة فى السوق حوالى ١٢ - ١٥ ٪ فى عام ١٩٨٢ ، وفى ذلك العام بلغ سعر التعادل (السعر المعادل لتكلفة انتاج كيلو جرام حى) ١.١٤ جنيه ، بينما كان متوسط السعر السائد فى السوق حوالى ١.٣٧ جنيه ، أى أن المنتج كان يحصل على هامش ربحى مقداره حوالى ٢٠ ٪ من تكاليف الانتـاج .

ومن الواضح ان سعر العجل المعد للتسمين هو العنصر الاساسى فى ارتفاع تكاليف الانتاج ، ومن ثم زيادة الاسعار فى مراحل السوق التالية للمحافظة على هامش ربحى مناسب . ففى عام ١٩٨٤ ارتفع

سعر شراء الكيلو جرام حى من العجول المعدة للتسمين الى حوالى ٢,٥ جنيه ، أى أن سعر التعادل لبيع العجل المسمن لا يقل عن ١,٧ جنيه للكيلو جرام الحى . والمحافظة على هامش ربحى ٢٠ ٪ ، لا يقل سعر بيع الكيلو جـرام الحى عن ٢,٠٤ جنيه .

ويستنتج من ذلك ان أى تدخل لفرض سعر جبرى على مستوى المنتج يعتبر غير مجد ، نظرا لأن المحدد الأساسى لتكاليف الانتاج هو حجم العرض من العجول المعدة للتسمين ، وسوق تلك العجول بعيد عن أى سياسات اقتصادية أو تدخلات حكومية .

ونظرا لعدم وجود سلالات لحم متخصصة ، فان انتاج اللحم من الماشية هو أحد نواتج حيوانات اللبن . كما أنه فى كثير من الاحيان – خاصة فى مشروعات التسمين ومنها مشروعات الشركات الزراعية – تبدأ عملية التسمين بعجول مشتراة بدلا من انتاجها فى المزرعة ، مما يرفع التكلفة منذ البداية ، علاوة على أن السلالات المحلية ليست معدة للتسمين اصلا ، فهى حيوانات بطيئة النمو منخفضة الكفاءة التحويليـة . وربما يمكن تغيير الصورة الحالية لاقتصاديات التسمين ، اذا استعملت حيوانات اكثر كفاءة وأسرع نموا كالحيوانات الخليط مثلا .

سوق الجملة :

تعتبر اسعار اللحوم الحمراء فى القاهرة مؤشرا جيدا للاسعار فى باقى مناطق الجمهورية ، اذ تستهلك العاصمة حوالى ٥٠ ٪ من اللحوم المنتجة فى مصر . وهناك نحو ١٢– ١٥ تاجر جملة يتحكمون فى سوق الماشية بالقاهرة ، وقد قرر تجار الجملة فى استطلاع ميدانى أنهم لابد أن يحصلوا على هامش ربح قدره ١٠ ٪ على الاقل ، ويساعدهم على تحقيق ذلك مركزهم الاحتكارى . فاذا كان سعر بيع المنتج على باب المزرعة لا يقل عن ٢,٠٤ جنيه للكيلو جرام الحى فى عام ١٩٨٤ فإن سعر بيع تاجر الجملة فى نفس السنة هو ٣,٦٤ جنيه للكيلو جرام من الذبيحة لتاجر التجزئة (الجزار) ، وذلك بعد خصم العائد غير المباشر للمنتجات الثانوية .

سوق التجزئة :

يتحكم القصاب فى التمييز السعرى لأجزاء الذبيحة ، ولديه الفرصة للخلط لضمان هامش ربحى مناسب له .

وبصفة عامة ، يبلغ سعر التعادل للذبيحة ككل على مستوى القصاب بعد خصم قيمة المنتجات الثانوية من تكاليف هذه المرحلة – حوالى ٤,٤٤ جنيه للكيلو جرام . وباستطلاع رأى مجموعة من الجزارين تبين أنهم يحددون لأنفسهم هامشا ربحيا قدره ١٥ ٪ على الأقل ، وذلك يجعل سعر البيع المرجح لتصفيات الدرجة الأولى والثانية والكبد والكلاوى لايقل عن ٥,١ جنيه للكيلو جرام . ولما كان الأمر متروكا للجزار لخلط القطعيات – كما تخلط العظام الاخرى ودهن التنظيف أحيانا باللحوم المباعة لزيادة ربح الجزار – ونظرا لعدم وجود تصنيف نوعى ثابت ومغلف ومعبأ لقطعيات اللحوم ، فان المستهلك يدفع عادة أسعارا أعلى مقابل الحصول على نوعيات أقل من المفروض ، مما يزيد أعباء النفقات التى يتحملها .

٤) العلاقة بين أسعار اللحوم وأسعار المنتجات الثانوية :

يتناول هذا الجزء من الدراسة أثر السياسات السعرية على أسعار المنتجات الثانوية بعد الذبح (الأسقاط الصالحة للأكل ، والجلود) .

أسعار الأسقاط الصالحة للأكل :

جرى العرف على أن يتم تقدير متوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ، مع اغفال كمية الأسقاط الصالحة للأكل (لحم الرأس ، اللسان ، الكرش ، الأمعاء ، المخ ، الطحال ، الرئتين ، الكوارع) رغم أنها تمثل جزءا من العرض والطلب على اللحوم ، وتقوم مقام السلع البديلة للحوم الحمراء بالنسبة للطبقات الفقيرة ، كما أن لها مسالكها التسويقية الخاصة بها . وقد تراوحت نسبتها خلال الفترة ٦٥/١٩٧٩ ما بين ١٣–١٦٪ من جملة استهلاك اللحوم الحمراء .

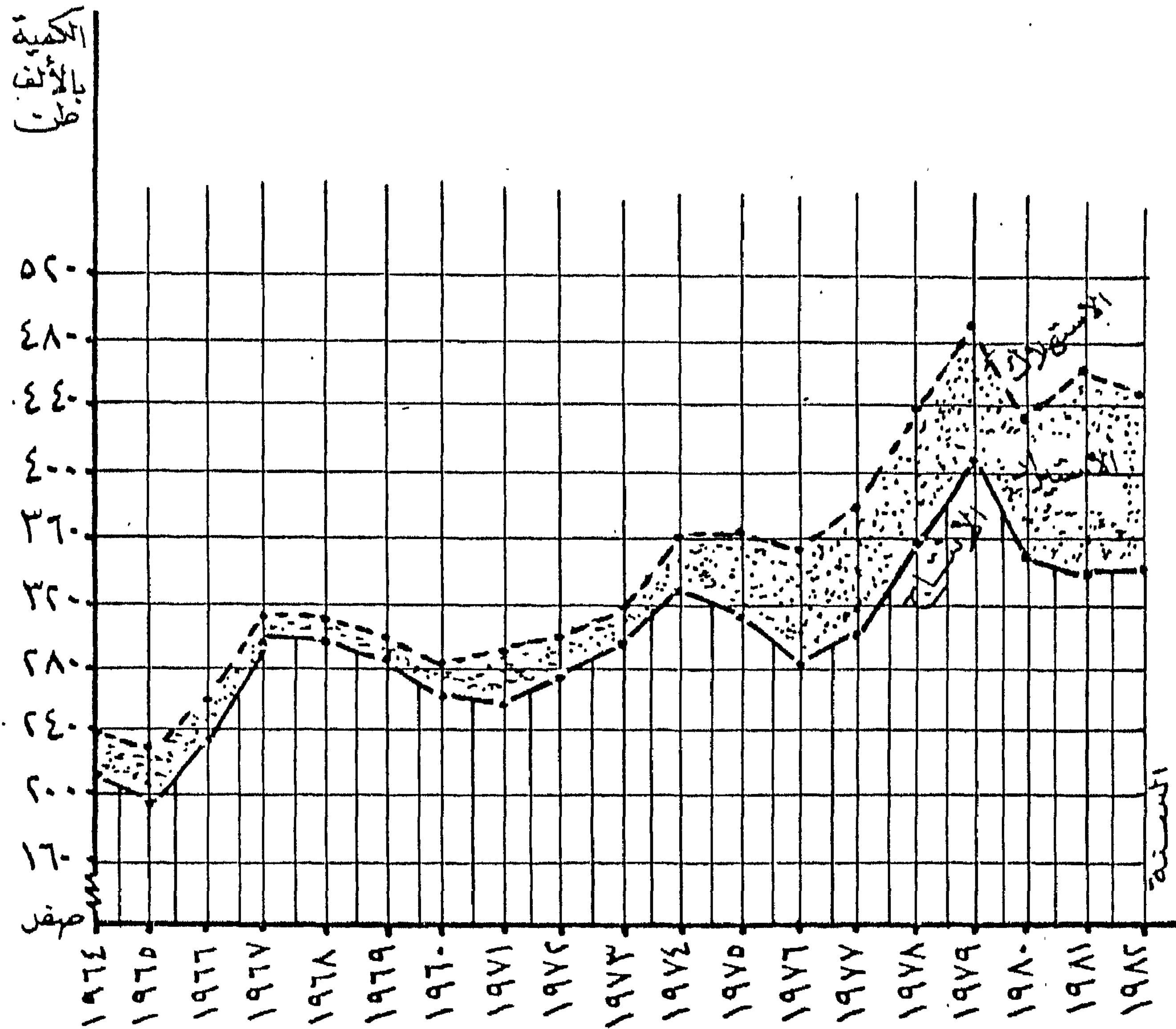
ويلاحظ – بوجه عام – أن تغير أسعار اللحوم الحمراء يؤثر على أسعار المنتجات الثانوية . وقد أمكن الحصول على بيان أسعار هذه المنتجات الثانوية فى الشهور القليلة قبل وبعد فرض السعر الجبرى للحوم الحمراء فى أكتوبر ١٩٨٠ ، ومنه يتضح حدوث تضخم فى أسعار الأسقاط الصالحة للأكل ، بلغ حوالى ٥٦ ٪ سنويا (١٤ ٪ على الأقل كل ربع سنة) ، فى الوقت الذى لم ترتفع فيه أسعار اللحوم الحمراء ذاتها بمعدل أكثر من ١٣,٥ ٪ سنويا لنفس الفترة .

انتاج واستهلاك اللحوم الحمراء فى مصر

١٩٧٥ - ١٩٨٢

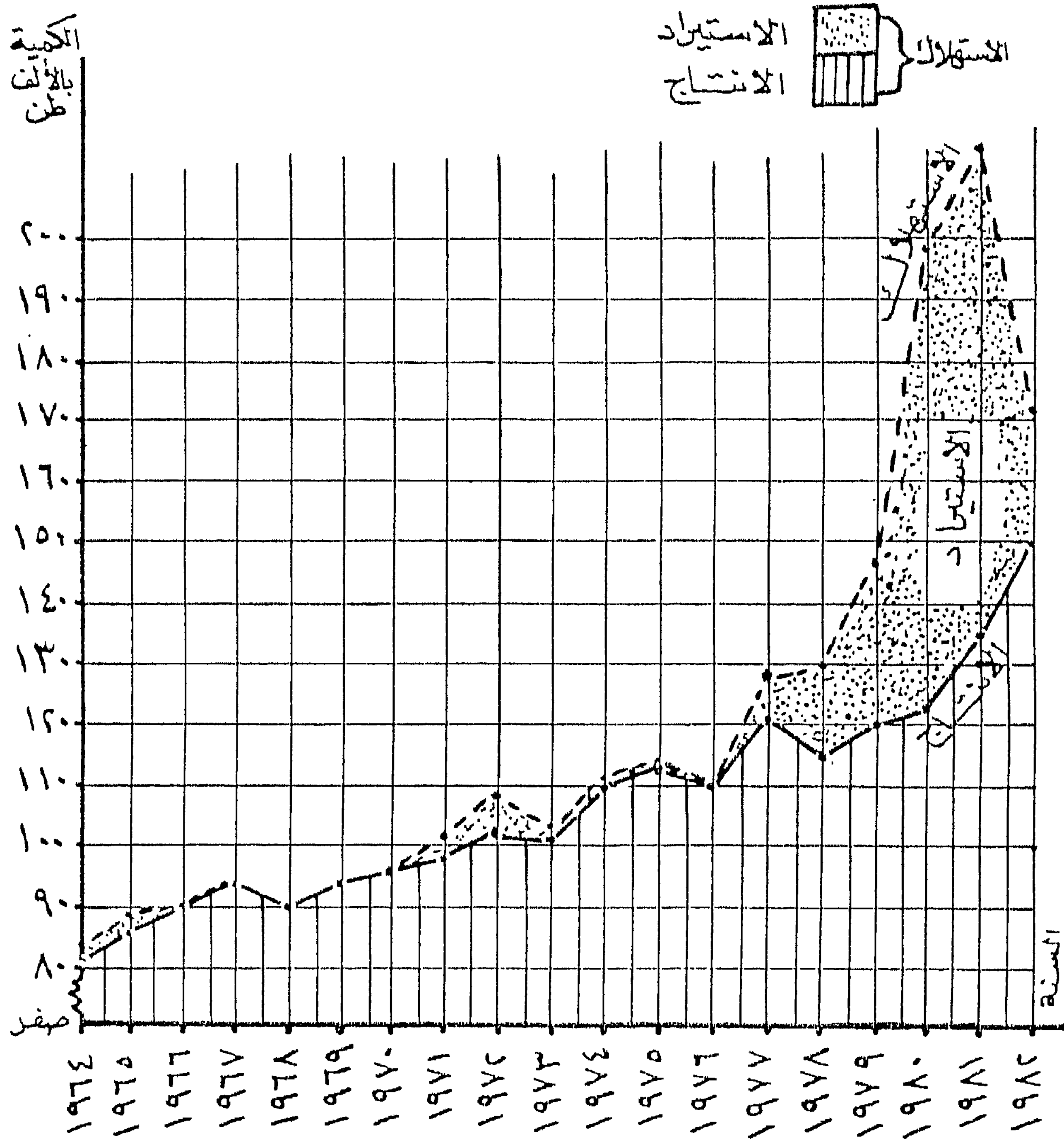
السنه	انتاج اللحوم الحمراء بالألف طن	الواردات بالألف طن	جملة استهلاك الحمراء بالالف طن	المتوسط السنوى لاستهلاك اللحوم بالكيلو جرام
١١٧٠	٢٨٢	١	١٨٩	٨.١
١٩٧١	١٨٧	١٣	٢٠٠	٨.٥
١٩٧٢	١٤١	٩	٢٠٩	٨.٨
١٩٧٣	٩١٩	١٨	٢١٧	٨.٨
١٩٧٤	٢٠١	٩	٣٢٠	٨.٠
١٩٧٥	٢٠٥	١٥	٤٠٧	٨.٧
١٩٧٦	٢١٠	٤٧	٢٠٨	١٢.١
١٩٧٧	٢١٥	٤٣	٣٧٩	٩.٢
١٩٧٨	٢١٢	٥٠	٢٦١	١.٨
١٩٧٩	٢١٩	٢٧	٤١٧	١.٢
١٩٨٠	١٣٦	٨١	٤٩١	١٠.٢
١٩٨١	٢١٢	١٤٩	١٨٥	١١.٥
١٩٨٢	٢١٧	١٢٨	٤٨١	١١.٣
١٩٨٣	٢٠٥	١٩١	٤٩٩	١٠.٨
١٩٨٤	٢٦١	١٢٨		١١.١

تطور انتاج اللحوم الحمراء فى مصر وكمية الاستيراد
خلال أعوام ٦٤ - ١٩٨٢



تطور إنتاج لحوم الدواجن فى مصر وكمية الاستيراد

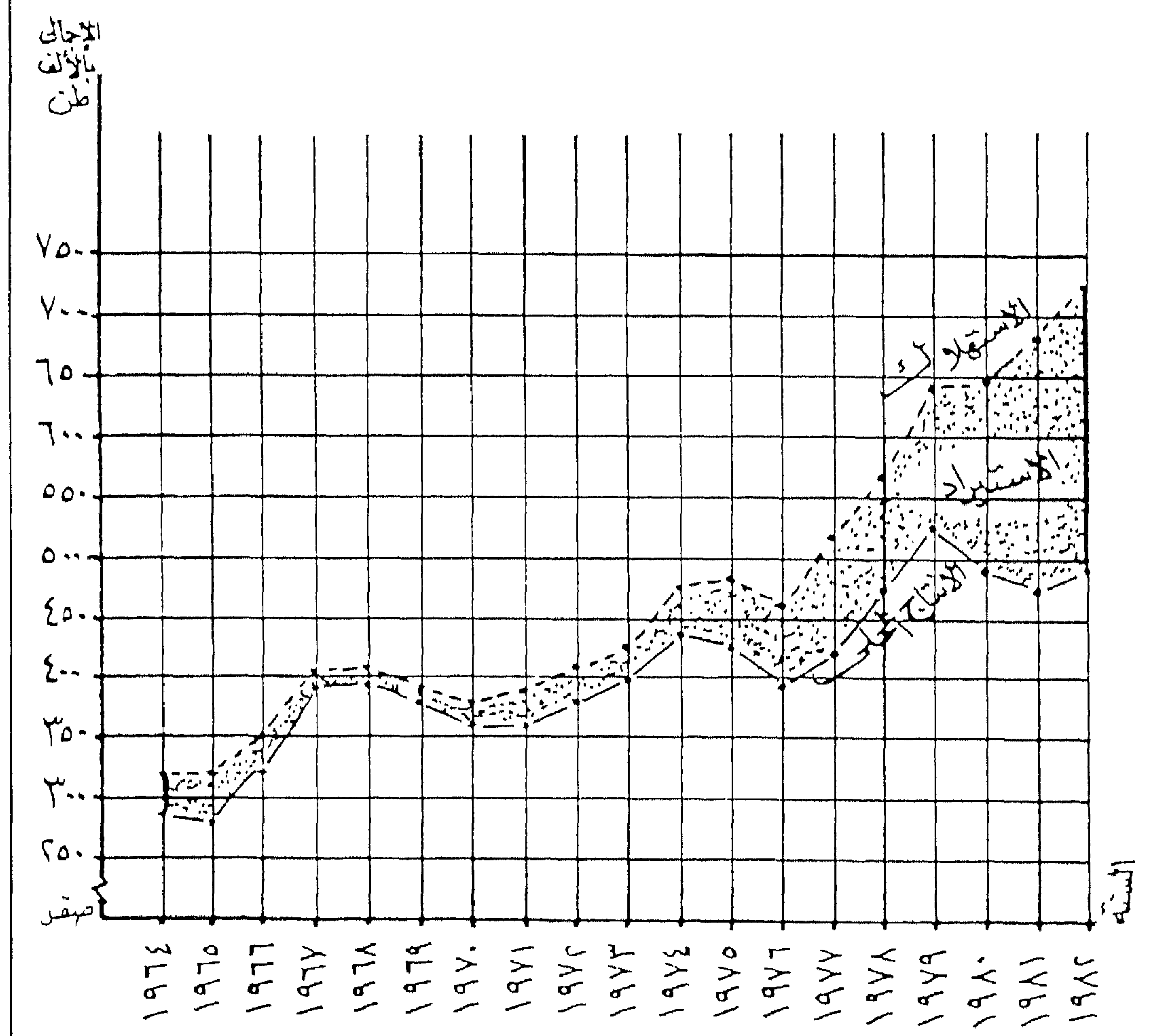
خلال أعوام ١٩٦٤ - ١٩٨٢



انتاج واردات واستهلاك اللحوم وانواعها

فى مصر في الفترة ١٩٦٤ - ١٩٨٢

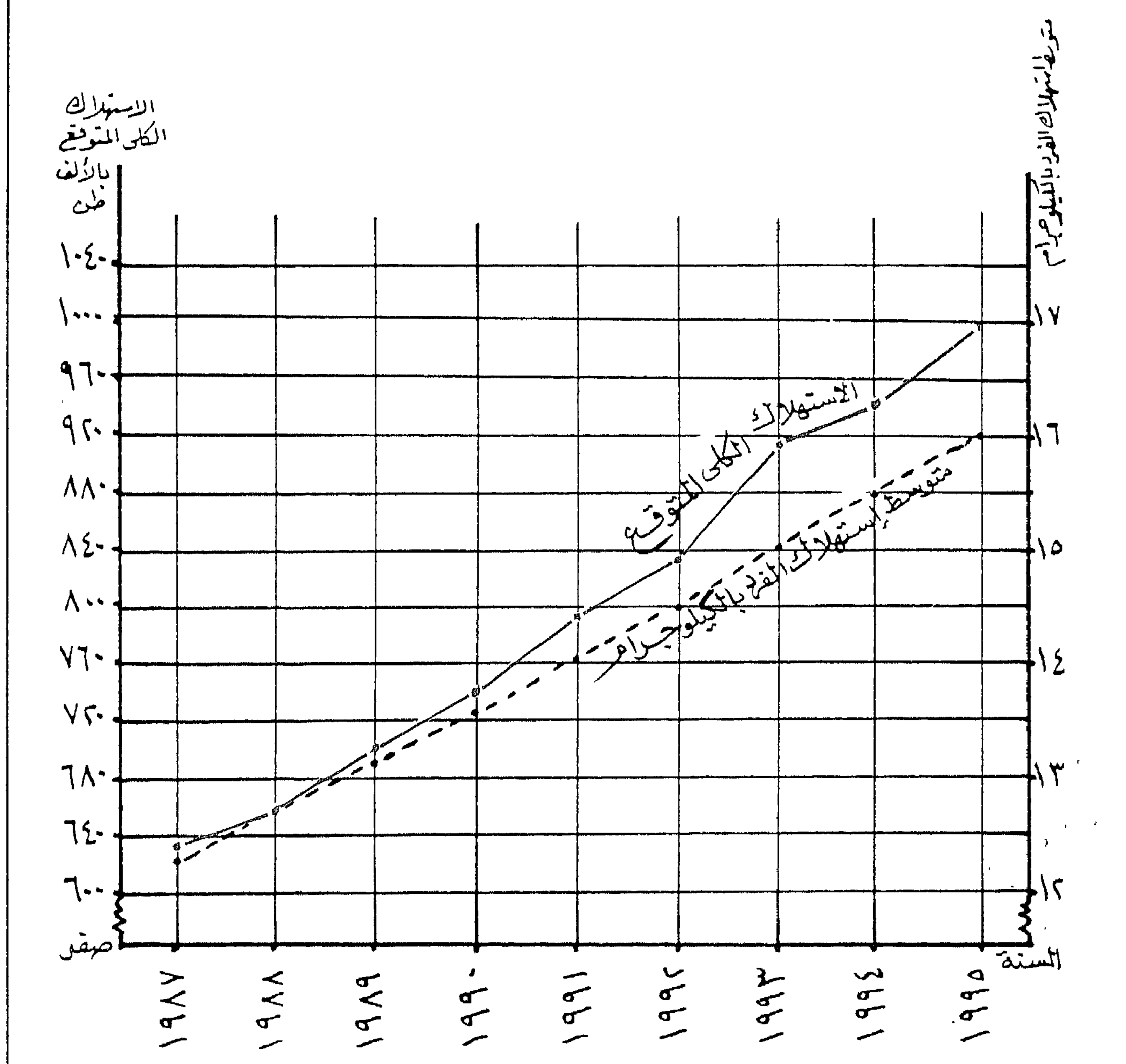
السنه	الانتاج المحلى		وارد لحوم			استهلاك اللحوم	الواردات من الاستهلاك
	لحوم حمراء	لحوم دواجن	لحوم حمراء	دواجن	جملة		
١٩٦٤	٢١١.٤٤	٨١	٢٩.٠١	١.٢٨	٣١.٩٩	٣٩٢.٢٣	١.٦٤
١٩٦٥	١٩٩١٩	٨٩	٣٣.٦٤	٣.١١	٣٦.٧٥	٣١١.٨٧	١١.١١
١٩٦٦	١٣٦.٥٣	٩٠	٣٧.٦٢	٠.٤٧	٢٨.٠٩	٣٥١.٦٩	٧.٩٢
١٩٦٧	٩١٩.٧٧	١١	١٧.٤٢	٠.٠٩	١٧٥١	٤٠٤.٣٢	٤.٣٣
١٩٦٨	٣٠١.٨٢	١٠	١٥.١٣	٠.٠٠	١٥.١٢	٤٠٧.٠٠	٣.٧١
١٩٦٩	٢٨٨.٧٥	١١	١٥.٢٣	٠.٠٠	١٥.٢٣	٣٩٧.٩٨	٣.٨٢
١٩٧٠	٩٦٣.٧٥	١٩	٢٣.٢٤	٠.٠٢	٢٣.٨١	٣٨٢.٥٧	٦.٢١
١٩٧١	٢٦٠.٢١	١٨	٣٢.١٠	٣.٥٥	٢٥.٦٥	٣٩٢.٨٩	٩.٠٥
١٩٧٩	١٢٧.٧٠	١٠٣	٢٤.٤٧	٨.٠٧	٣٢.٥٤	٤١٣.٢٥	٧.٠٧
١٩٧٢	٢٠١.٩٣	١٠٢	٢٣.٠٢	٣.٢٧	٢٤.٧٩	٤٩٨.٧٩	٥.٧٨
١٩٧٤	٢٣٦.٤٢	١١٠	٣٠.٣٨	٢.٠٠	٣٢.٢٨	٤٧٨.٨١	٩.٢٩
١٩٧٥	٣١٧.٨٣	١١٣	٠٣.٠٤	٣.٠٩	٥٦.٠٩	٤٨٩.٨٩	١١.٠١
١٩٧٦	٢٨٨.٦٢	١١٠	٦٧.٦١	٠.٥٠	٦٨.١١	٤٧١.٢٣	١٤.٤٤
١٩٧٧	٣٠٣.٥٢	١١١	٨٨.١٩	٧.٤٨	٩٥.٦٧	٥٢٠.١٩	١٨.٣١
١٩٧٨	٣٦١.٧٤	١١٠	٢٩.٠٣	١٥.٠٠	٩٤.٠٣	٥٧٠.٢٧	١٩.٤٩
١٩٧٩	٤١١.٠١	١٢٠	٨٣.٧١	٢٨.٠٠	١١.٣٤	١٤٢.٢٤	١٧.٣٣
١٩٨٠	٣٥٠.١٠	١٢٣	٨٧.٤٠	٧٦.٠٠	١٦٣.٤٠	١٤٢.٣٤	٢٥.٤٤
١٩٨١	٣٤٣.٠٠	١٢٥	١٢٩.٢٠	٨١.٠٠	١٢٠.٢٠	٦٨٨.١٠	٣٠.٥٤
١٩٨٢	٣٤٥.٠٠	١٥٠	١٥٠.٠٠	٢٢.٠٠	١٧٧.٠٠	٦٧٩.٠٠	٣٦.٠٧



تطور اجمالى الانتاج المحلى وواردات واستهلاك
اللحوم الحمراء والدواجن بمصر خلال ٦٤ - ١٩٨٢
الاجمالى بالألف طن
٧٥٠
٧٠٠
٦٥٠
٦٠٠
٥٥٠
٥٠٠
٤٥٠
٤٠٠
٣٥٠
٣٠٠
٢٥٠
صفر
السنة
١٩٦٤
١٩٦٥
١٩٦٦
١٩٦٧
١٩٦٨
١٩٦٩
١٩٧٠
١٩٧١
١٩٧٢
١٩٧٣
١٩٧٤
١٩٧٥
١٩٧٦
١٩٧٧
١٩٧٨
١٩٧٩
١٩٨٠
١٩٨١
١٩٨٢
الاستهلاك
الاستيراد
الانتاج المحلى

تطور الاستهلاك الكلى من اللحوم الحمراء واستهلاك الفرد

بالكيلو جرام خلال الفترة من ٨٧ – ١٩٩٥



توقعات الطلب الفعال على اللحوم الحمراء فى الفترة
من ١٩٨٧ - ١٩٩٢

السنه	عدد السكان بالمليون	الحد الأعلى للتقدير (معدل نمو الدخل الحقيقى للفرد ٢,٩٪)		الحد الأدنى للتقدير (معدل نمو الدخل الحقيقى للفرد ٢٪)	
	معدل زيادة ٢٧٪	الاستهلاك الفعلى بالألف طن	استهلاك الفرد بالكجم	الاستهلاك الفعلى بالألف طن	استهلاك الفرد بالكيلو جرام
١٩٨٧	٥٠,٤٠٤	٦٢١	١٢,٢٢	٦٢١	١٢,٢٢
١٩٨٨	٥١,٧٦٥	٦٦٢	١٢,٧٩	٦٥٦	١٢,٦٧
١٩٨٩	٥٢,١٦٢	٧٠٦	١٣,٢٨	٦٩٤	١٢,٠٥
١٩٩٠	٥٤,٥٩٨	٧٥٣	١٣,٧٩	٧٣٢	١٢,٤٢
١٩٩١	٥٦,٠٧٢	٨٠٣	١٤,٣٢	٧٧٥	١٣,٨٢
١٩٩٢	٥٧,٥٨٦	٨٥٦	١٤,٨٦	٨١٩	١٤,٢٢
١٩٩٣	٥٩,١٤١	٩١٢	١٥,٤٢	٨٩٩	١٤,٦٤
١٩٩٤	٦٠,٧٢٨	٩٧٢	١٦,٠٠	٥١٥	١٥,٠٦
١٩٩٥	٦٢,٢٧٧	١٠٣٦	١٦,٦١	٩٩٧	١٥,٥٠

التكاليف الاقتصادية لانتاج وحدة البروتين الحيوانى من المنتجات الحيوانية
باسعار باب المزرعة ١٩٨٤

السلعة	البروتين	صافى تكاليف انتاج الطن بالجنيه		تكاليف انتاج معادل جرام بروتين	
		بالاسعار الجارية	بالاسعار الجارية	بالاسعار الجارية	باسعار الظل
اسماك (مزارع سمكية)	٨.٨٠	٥٧٠.٤٠	٦٩٠.١٠	٠.٦٤٨	٠.٧٨٤
لحوم حمراء محلية (تقدير)	١٨.٨٠	٢٩١١.٢٨	٣٦٧٦.٤٠	١.٥٤٨	١.٩٥٦
لحوم بدارى	١٦.٦٠	١١٩٨.٤٠	١٤٤٤.٨٠	٠.٩٥١	١.١٤٧
الالبان ٤٪ طن					
ابقار فريزيان	٣.٩٠	٢٤٥.٠٠	٣٥١.٦٨	٠.٦٢٨	٠.٩٠٢
جاموس تجارى	٢.٣٦	٢٨٩.٥٢	٣٦٨.٤٨	١.٢١١	١.٥٤١
جاموس تقليدى	٦.٥٣	١٢٤.٧٤	٣٠٩.٣٠	٠.٤٩٣	٠.٨٢٧
ابقار بلدية	٣.٤٨	٢٩١.٦٢	٤٣٩.٠٤	٠.٨٣٨	١.٢٦٧

(١) نظرا لحساب تكاليف اللبن على اساس معادل ٤٪ طن فقد عدلت نسبة المرونة ايضا لانها سوف تتغير بقيمة علاقة المواد الصلبة فى اللبن

أسعار الجلود الخام :

يؤثر سوق اللحوم الحمراء فى سوق الجلود وهى سلعة استراتيجية هامة ، كما تعتبر من أهم المنتجات الثانوية للحيوان الحى .

وقد تميزت حركة اسعار الجلود بسمات خاصة فى الفترة التى توافرت عنها بيانات منذ سبتمبر ١٩٨٠ (وهى الفترة التى فرضت فيها تسعيرة جبرية للحوم الحمراء) فكان معدل ارتفاع اسعار الجلود كبيرا للغاية ، حتى فاق ارتفاع اسعار اللحوم الحمراء والأسقاط الصالحة للأكل ، كما أن السعر فى القطاع العام ارتفع ليقارب مثيله فى القطاع الخاص . وقد أدى ذلك الى ارتفاع اسعار المنتجات الجلدية بدرجة فاقت سعر اللحوم ، لهذا فان حركة أسعار اللحوم تؤدى الى آثار تضخمية كبيرة فى أسعار الجلود .

٥) السياسة الاستيرادية للحوم الحمراء :

تقوم الدولة باستيراد اللحوم الحمراء بأنماطها المختلفة وفى صور متعددة ، منها الحى والذبائح المجمدة والمبردة وقطعيات معينة . وقد زادت معدلات الواردات فى السنوات الأخيرة . وتتولى وزارة التموين توزيع الواردات بأسعار محددة مدعمة تقل كثيرا عن تكلفة استيرادها ، بغرض استقرار اسعار اللحوم الحمراء وتخفيف النفقات المعيشية للطبقات محدودة الدخل . وفيما يلى تحليل لاداء هذه السياسة وأثرها وتقييم جداوها .

تقييم اداء السياسة الاستيرادية للحوم الحمراء :

يقدر معدل الزيادة السنوية فى واردات اللحوم الحمراء بحوالى ٥٦.٥ ألف طن ، أو ما يعادل نحو ٢٠.٥٪ سنويا من متوسط حجم الواردات خلال الفترة ٧١ - ١٩٨٣ ، الا أن هذه الزيادة كانت أعلى من هذا المعدل خلال الفترة ٧٩ - ١٩٨٣ حيث بلغت نحو ٣٠ ٪ فى السنة . ولقد زاد عبء الدعم للغذاء فى مصر من ٤٢٣.٥ مليون جنيه عام ١٩٧٨ الى حوالى ١٦٨٩.٥ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ . وبالنسبة للمنتجات الحيوانية ، فقد زاد عبء الدعم لها (وبصفة اساسية اللحوم الحمراء) من ٩.٤ مليون جنيه فى عام ١٩٧٨ ، الى حوالى ١٤٨.٢ مليون جنيه فى عام ١٩٨٢ .

وقد كان استيراد اللحوم يتم بواسطة القطاع الخاص حتى عام ١٩٥٧ ، وكان اهم الانماط المستوردة هو الحيوانات الحية من السودان والصومال ، ثم تغير الوضع فى الستينات ، وأصبح القطاع العام هو المتحكم فى استيراد اللحوم . وبزيادة حجم الاستيراد ، اتجهت السياسة الاستيرادية الى احلال المذبوحات المجمدة بدلا من الحيوانات الحية ، لأسباب متعددة منها : انخفاض سعر الذبائح نسبيا ، وارتفاع القدرة على السيطرة الصحية عليها مقارنة بالحيوانات الحية ، بالاضافة الى انخفاض تكلفة نقلها لوحدة الوزن ولوحدة المسافة . واصبح النمط السائد هو الذبائح المجمدة .

وفى النصف الثانى من السبعينات ، اصبح للقطاع الخاص حرية استيراد اللحوم الحمراء والبيضاء معا .

هذا وقد تم اجراء مقارنة تكاليف انتاج اللحوم الحمراء المنتجة محليا بتكاليف استيرادها للتعرف على مدى توافر الميزة النسبية لانتاج اللحوم الحمراء فى مصر .

وقد اسفرت المقارنة عن أن تكاليف انتاج اللحوم الحمراء محليا أعلى بكثير من تكاليف استيرادها ، وأن الذبائح « البقرى » من أرخص انواع اللحوم المستوردة ، يليها القطعيات المشفاة المعباة ، أما اعلاها تكلفة فهى العجول الأجنبية المستوردة للتسمين محليا . وتجدر الاشارة الى أن المستهلك المصرى يفضل اللحوم المحلية اعتقادا منه بأنها أفضل فى الجودة ، أو لأنه لا يطمئن حاليا الى سلامة اللحوم المستوردة .

كما يتضح ان استيراد العجول الثقيلة الوزن وتغذيتها محليا لمدة ٤٥ يوما - وهو المتبع حاليا - يعتبر نمطا غير مجد اقتصاديا لحل مشكلة الانتاج المحلى . ومن ناحية اخرى لو استوردت عجول معدة للتسمين أقل وزنا - ومن ثم اعلى سعرا لوحدة الوزن - مع تسمينها محليا لفترة أطول ، فسوف تكون تكاليفها عالية ، بالاضافة الى ما يتطلبه الامر من استيراد اعلاف مركزة لتسمينها (نظرا للنقص الحالى فى انتاج الاعلاف بالنسبة للطلب) ، علاوة على المخاطرة المتوقعة لارتفاع نسبة النفوق ، وأن هناك احتمال تقلب الاسعار العالمية للعجول المستوردة نتيجة لتقلب حجم المسحوبات منها عالميا ، ثم انها تحتاج الى بنية اساسية فى الموانى لاجراءات الحجر البيطرى ، مما يؤدى الى رفع التكاليف الاستثمارية اللازمة .

والملاحظ ان القطاع الخاص لايقبل على استيراد اللحوم لحسابه ، وإنما يفضل المشاركة فى عملية الاستيراد كوسيط بين المؤسسات الحكومية المستوردة والمصدرين الاجانب ، وذلك على الرغم من انخفاض تكاليف اللحوم المستوردة عن تكاليف اللحوم المنتجة محليا ، وسماح التشريعات القائمة باستيراد اللحوم ، فنجد أن القطاع الخاص قد شارك بالاستيراد لحسابه الخاص بمقدار ١٥ ٪ فقط من جملة واردات اللحوم فى عام ١٩٨٠ ، والتى بلغت قيمتها نحو ١٣٠ مليون دولار . وكانت معظم وارداته للفنادق والمطاعم الكبرى .

ولعل استعراض الخطوات التنفيذية لاستيراد اللحوم يساعد على تقييم اسباب احجام القطاع الخاص عن التوسع فى استيراد اللحوم . وتتلخص تلك الخطوات فيما يلى :

— تقوم وزارة التموين بتحديد الكمية المطلوب استيرادها ، وذلك وفقا لتقديراتها الخاصة بالنسبة لحجم الانتاج والاستهلاك المتوقع الذى يبنى على أساس استيفاء حد أدنى لمتوسط استهلاك الفرد من اللحوم الحمراء ، دون أن يؤخذ فى الاعتبار أثر العوامل التى تؤثر على الاستهلاك الفردى مثل زيادة الدخل والتغير النسبى فى سعر اللحوم الحمراء والسلع البديلة .

— تحدد وزارتا التخطيط والمالية التمويل اللازم ، والذى عادة ما يقل عن متطلبات وزارة التموين ، وفقا لأولويات الخطة العامة للدولة . وحتى لو تم تدبير الاعتمادات التى طلبتها وزارة التموين بالكامل ، فغالبا ما تمر فترة طويلة نسبيا بسبب التعقيدات البيروقراطية ، يرتفع فيها سعر الاستيراد عند التنفيذ وقت توفر التمويل ، وعندئذ تضطر وزارة التموين الى تخفيض الكمية المستوردة عن تلك المخطط استيرادها ، وذلك فضلا عن التاخير فى التوريد .

وتتسبب الظروف السابق شرحها فى محدودية واردات القطاع الحكومى من اللحوم الحمراء . وعلاوة على ما سبق ، فهناك اسباب اخرى لا تشجع القطاع الخاص على الاستيراد ، منها ما يلى :

— ليس لدى القطاع الخاص فى معظم الأحوال وسائل التسويق والنقل والأجهزة المناسبة لتداول اللحوم الحمراء وتخزينها ، خاصة اذا كانت ذات حجم صغير ، كما هو الجارى حاليا .

— يصعب على القطاع الخاص منافسة الواردات الحكومية فى اللحوم الحمراء فى السوق المحلى . فوزارة التموين تستورد لحوما ذات نوعية منخفضة وبسعر منخفض ثم تبيعها بسعر لا يزيد على ثلث تكاليف استيرادها ، فحتى لو استورد القطاع الخاص نوعية من اللحوم أفضل مما تستورده الحكومة ، فالمستهلك العادى لن يميز بسهولة اللحوم المستوردة الجيدة عن تلك الأقل جودة ، ولكنه سوف يميز اختلاف السعر فقط فى المدى القصير .

— يصعب على مستوردى القطاع الخاص عادة الحصول على كل متطلباتهم من العملات الأجنبية بالسعر التشجيعى ، لذلك فهم يدبرون احتياجاتهم بأسعار مرتفعة لا تسمح لهم — مع تحديد الهامش الربحى من قبل الدولة — بتغطية نفقاتهم .

— يفضل المستورد العمل كوسيط للقطاع العام ، حيث يمكنه الحصول بسهولة على عمولة تزيد على الهامش الربحى الذى تسمح به الدولة للمستورد ، والذى لايتعدى ٩٪ .

سلوك المستهلك تجاه اللحوم المستوردة :

كان سلوك المستهلك تجاه اللحوم المستوردة متحفظا خلال الستينات وحتى منتصف السبعينات غير أن الطبقات الفقيرة كانت تزيد من استهلاكها النسبى من هذه اللحوم بمعدل مساو للزيادة النسبية فى دخلها ، اذ تعتبرها بديلا رخيصا لسلعة راقية وهى اللحوم المحلية الطازجة . وفى شريحة الدخول المتوسطة تقل استجابة المستهلك لهذه السلعة بالرغم من زيادة دخله ، الا أن استمرار ارتفاع اسعار اللحوم الطازجة ادى الى تغير ذوق المستهلك تجاه اللحوم المستوردة تدريجيا .

اما انخفاض مرونة الطلب الدخلية لاستهلاك اللحوم المجمدة المستوردة ، بصفة عامة ، فيرجع الى قلة المعروض منها، وصعوبة الحصول عليها ، حيث ان منافذ التوزيع محدودة ، علاوة على رداءة النوعية نتيجة سوء التداول محليا ، على أنه لو كان العرض كافيا ، والحصول على السلع سهلا ، والنوعية جيدة — لأصبحت اللحوم المستوردة المجمدة سلعة بديلة جيدة ، يمكنها ان تخفف من ضغط الطلب على اللحوم المحلية ، وتعمل على الحد من ارتفاع اسعارها .

واستيراد انواع جيدة من اللحوم وبيعها بأسعار غير مدعمة —

حوالى ٣,٥ جنيه للكيلو جرام كسعر تجزئة للمستهلك – سوف يجعل الغالبية العظمى من المواطنين تقبل عليها ، ويقل الطلب على اللحوم البلدية التى تعدت أسعارها ٧ جنيهات للكيلو جرام ، ويمكن نقل عبء استيرادها للقطاع الخاص . وقد بدأت وزارة التموين فى هذا الاتجاه منذ عام ١٩٨٦ ، ونقلت عبء استيراد اللحوم للقطاع الخاص ، على أن يوفرها فى الأسواق بنوعية جيدة ، وبأسعار غير مدعمة . ولكن تبقى بعد ذلك مشكلة تدبير العملات الأجنبية وسعر الصرف ، على أن هذا الموضوع يندرج فى اطار السياسات المالية والنقدية . وبصفة عامة فان استيراد لحوم حمراء (قطعيات ذات نوعية جيدة) لابد أن يواكب تنمية الانتاج المحلى لأقصى طاقة ممكنة ، بحيث يحدث استقرار للأسعار حين يتعادل الطلب مع العرض على مدار السنة .

٦) البنية الأساسية التسويقية :

تشمل البنية الاساسية التسويقية اسواق الماشية وتجهيزاتها ، ووسائل النقل والطرق والمجازر ووحدات تصنيع المخلفات بعد الذبح والتبريد والتجميد ، ومنافذ التوزيع للمستهلك وتجهيزاتها .

وبالنسبة لأسواق الماشية ، فسوف يتم تناولها فى الجزء الخاص بالحيوانات الحية . أما وسائل النقل والطرق ، فتتوافر فى مصر الطرق الكافية . وهناك وسائل السكك الحديدية والشاحنات بأنواعها . وارتفاع اسعار النقل هو جزء من مشكلة التضخم العام فى مصر ، علاوة على أن الأنشطة الاقتصادية الوسيطة – ومنها النقل – تبالغ فى هوامشها الربحية بسبب ضعف التركيب المؤسسى والهيكل التنظيمى للأسواق والذى يعتبر علاجه من أهم مقترحات تطوير النظام التسويقى للماشية واللحوم الحمراء فى مصر .

وبالنسبة للمجازر ، فهناك عجز فى المتاح منها لاستيعاب المذبوحات اليومية . ويؤكد ذلك أن نسبة اللحوم الحمراء المنتجة سنويا ، والمذبوحة خارج المجازر – زادت من حوالى ٣٦٪ الى ٤٩٪ فى المدة ما بين عامى ١٩٦٥/٦٤ ، ٧٤/ ١٩٧٥ . ويرجع العجز فى طاقة المجازر الى صغر السعة وليس الى العدد ، حيث يبلغ عدد المجازر الحكومية فى مصر ١٧٦ مجزرا ، وقد اتضح ان ٦٠٪ من الذبائح يتم ذبحها فى مجازر القاهرة والاسكندرية والجيزة ، والتى يبلغ عددها ١٨ مجزرا . ومن جملة تلك المجازر ، لا توجد إلا ثلاثة مجازر آليه احدها فى القاهرة والثانى فى الاسكندرية والثالث فى المنصورة ، ومعظم المجازر بدائية لا تزيد عن مجرد مساحة من الأرض الفضاء المظللة ، بها توصيلات مائية ، ولا تراعى الشروط الصحية ، ولا توجد بها وحدات تصنيع للمخلفات أو وحدات تبريد سريع لمدة ٣-٤ ايام للحفظ وإنضاج اللحم . وبعض تلك المجازر يقع فى وسط المناطق السكنية محاطا بالمساكن مثل مجزر الزيتون . ويعتبر هذا الوضع بعيدا كل البعد عن نظام التسويق الكفء ، كما أنه مصدر لتلوث البيئة وتلف لحوم الذبائح نتيجة نشاط البكتريا على أنسجة ودهون الذبيحة ، والذبح خارج المجازر جزئيا لأسباب أخرى مثل : التهرب من تنفيذ قانون عدم ذبح الاناث ، حيث يتم ذبح عدد كبير من الاناث خارج المجازر . ويعود ذلك الى نقص الاعلاف مع زيادة الطلب على اللحوم الحمراء ، او لاعادة التوازن بين الكثافة الحيوانية ومساحة البرسيم المستديم . كما ان الذبح خارج المجازر يجنب المنتج اعدام ذبائح مريضة او غير مطابقة للمواصفات ، خاصة وأن أعراض بعض الامراض لا تظهر على اجزاء الذبيحة كما فى حالة الاصابة بالطفليات الداخلية او الاصابة بالسل .

وبالنسبة للتخزين بالتبريد او التجميد ، فالمتوقع ان يزيد الطلب على هذه الخدمة مع التوسع فى الاستيراد وتقدر التكاليف الاستثمارية الثابتة اللازمة لانشاء ثلاجات بمقدار ٩٠ جنيها لطن اللحوم ، وذلك باسعار عام ١٩٨١ ، وقد ارتفع هذا الرقم الى نحو ٢٥٠ جنيه بأسعار ١٩٨٦ ، ويشير ذلك الى أن التوسع فى الاستيراد يعنى ايضا اضافة تكاليف قومية لازمة لإنشاء الثلاجات . ولكن من جهة أخرى تشير الاحصاءات الحالية الى كفاية سعات التخزين بالتبريد لتغطية كل توسعات الاستيراد .

أما بالنسبة لموضوع تدريج وتعبئة اللحوم ، فقد بدأت الدولة فى السنوات الأخيرة الاهتمام بالتدرج والتعبئة للسلع القابلة للتلف ، ومنها اللحوم ، حيث تحظى بأولوية خاصة ، واصبح العائق هو السعة الانتاجية للمصانع القائمة .

٧) المنتجات الحيوانية والميزة النسبية :

روعى عند تخطيط السياسة السعرية ، ايجاد مؤشر يساعد فى

توجيه الموارد المخصصة للانتاج الحيوانى ، بحيث تعطى الأولوية لانتاج السلع ذات الميزة النسبية الأعلى فى مجموعة المنتجات الحيوانية المتعددة (لحوم حمراء ، لحوم بيضاء ، أسماك ، ألبان) تحت نظم الانتاج المختلفة ، عند تخطيط العرض من تلك المنتجات الحيوانية ، باعتبارها سلعا بديلة . ولكى يكون لهذا المفهوم الاقتصادى مضمون اجتماعى ، فقد قدرت التكاليف لوحدة البروتين الحيوانى الصافى لكل منتج ، وهذه العملية هى محصلة لعدة دراسات متسلسلة فى هذا الصدد . ولكى يستكمل النموذج مقوماته يحتاج الامر الى معرفة معالم الطلب على هذه المنتجات حتى يمكن تحديد نطاق الاستبدال بينها ، ومن ثم يمكن تحديد اتجاهات ومستويات الأسعار لهذه السلع . كما يتطلب الأمر ايضا حساب التكاليف الاقتصادية للخدمات التسويقية ، بحيث تكون فى صورتها المناسبة لسوق المستهلك ، ولكى تعمل كمؤشر لكفاءة السوق .

ويمكن حساب الارقام القياسية لتكاليف جرام بروتين حيوانى من البدائل المختلفة فى ظل السياسات السعرية والتمويلية القائمة ، وأيضا فى حالة الحساب بالأسعار السوقية الحرة (التكاليف الاقتصادية) ، وذلك على النحو الآتى :

الأرقام القياسية لتكاليف انتاج جرام بروتين حيوانى

البيان	بالأسعار الجارية	الترتيب	بأسعار الظل	الترتيب
لبن جاموسى من المزارع التقليدية	١٠٠	١	١٠٠	٢
لبن فريزيان من مزارع تجارية	١٢٧	٢	١٠٩	٣
أسماك من مزارع سمكية تقليدية	١٣١	٣	٩٥	١
لبن بقرى محلى من مزارع تقليدية	١٧٠	٤	١٥٣	٥
لحوم بدارى	١٩٣	٥	١٣٩	٤
لبن جاموسى من مزارع تجارية	١٤٦	٦	١٨٦	٦
لحوم حمراء كندوز محلية	١٣٤	٧	٢٢٦	٧

ويتضح انه فى ظل السياسات السعرية الحالية ، تكون اللحوم الحمراء هى أغلى مصدر للبروتين الحيوانى ، رغم أنها تستحوذ على اهتمام السياسات الحكومية فى قطاع الانتاج الحيوانى . اما انتاج اللبن الجاموسى (معدل نسبة الدهن والبروتين) من المزارع التقليدية ، واللبن الفريان من المزارع التجارية ، والأسماك من المزارع السمكية – فهى أرخص مصادر البروتين الحيوانى على الترتيب . أما فى حالة سيادة اسعار الظل « اى بحساب التكاليف الاقتصادية » فتاتى أسماك المزارع السمكية فى المرتبة الأولى كأرخص من البروتين الحيوانى ، ثم يليها اللبن الجاموسى من المزارع التقليدية ، ثم لبن الفريزيان فى المرتبتين الثانية والثالثة ، وتظل اللحوم الحمراء الكندوز المحلية هى أغلى مصادر البروتين الحيوانى فى مصر ، وهذه المؤشرات تبين ضرورة توجيه الأعلاف غير التقليدية الأقل تكلفة للحوم الحمراء ، والأعلاف عالية القيمة الغذائية مرتفعة التكاليف للألبان والدواجن . كما توجه قروض الأمن الغذائى فى نفس الاتجاه ، علما بأن الأعلاف غير التقليدية تشمل المخلفات التصنيفية للغذاء ومخلفات المحاصيل مع المولاس واليوريا .

٨) تسويق الماشية الحية :

تبين مما سبق ، أن أهم نمط من اللحوم الحمراء فى تركيب السوق هى الكندوز (العجول البقرية المسمنة) ، وأن اهم عنصر فى ارتفاع تكاليف انتاج اللحوم الحمراء هو سعر شراء العجل المعد للتسمين « عجل الرباط » ، ورغم ذلك نجد أن سوق العجول البقرية لم تتناوله أى من السياسات الحكومية الهادفة لاستقرار الاسعار .

ويعتبر المزارع الصغير الحائز على غالبية الثروة الحيوانية فى مصر هو المنتج الرئيسى لعجول الرباط . وطبيعى ان يساهم ارتفاع اسعار هذه العجول فى زيادة دخل المزارع الصغير ، ولكنه يضيف عبئا على أسعار اللحوم الحمراء للمستهلك (فى الحضر) .

وتركز الدراسة على سوق هذا النمط من الحيوانات ، وهى فى ذلك تتناول كلا من :

× العجول الصغيرة المعدة للتسمين (عجول الرباط الصغيرة) ، من سنة الى سنة ونصف .

× العجول الكبيرة المعدة للتسمين (عجول الرباط الكبيرة) ، من سنة ونصف الى سنتين .

العجول المسمنة : فوق السنتين .

العرض والطلب لعجول التسمين البقرية :

يتميز العرض والطلب لهذا النمط الرئيسى لانتاج اللحم بالموسمية . فالعجول المعدة للتسمين (عجول الرباط) لها موسمان رئيسيان للعرض ، يرتبطان بالدورة الزراعية والتركيب المحصولى الذى يكون فيه البرسيم مكونا رئيسيا ، والذى يرتبط بدوره بموسم الولادات .

فهناك الموسم الشتوى أو موسم البرسيم ، ويمتد من شهر نوفمبر حتى شهر مايو ، والموسم الصيفى أو موسم ما بعد البرسيم ، ويمتد من شهر مايو حتى شهر اكتوبر . وخلال موسم ما بعد البرسيم (مايو – اكتوبر) ، يزيد العرض كثيرا عن الطلب ، حيث يتخلص المزارع الصغير من العجول المعدة للتسمين ، الأقل من سنة ، عقب انتهاء موسم البرسيم ، لعدم كفاية العلف اللازم لاستمرار تسمينها ، ولا يزيد الطلب عليها بنفس درجة زيادة العرض ، وتكون النتيجه هى انخفاض سعر العجول المعدة للتسمين فى هذه الفترة .

ولكن خلال فترة الموسم الشتوى ، تكون زيادة العرض محدودة للغاية ، وذلك لقلة العجول المعروضة فى السوق ، حيث يفضل المزارع استبقاءها ، ليس فقط للتغذية على البرسيم ، ولكن أيضا لأن الأبقار البلدية تحتاج لوجود العجول (النتاج) معها لزيادة ادرارها من اللبن . فالمزارع يبقيها حتى الرضاعة الكاملة (٣ شهور) ، ثم يغذيها على البرسيم لمدة ٣ شهور أخرى ، ولذلك نجد أن المعروض فى فترة البرسيم قليل نسبيا وغالبيته من ولادات الصيف ، بينما تكون زيـادة الطلب كبيرة ، مما يعمل على رفع السعر فى موسم البرسيم .

وبعض الزراع يحتفظون بالعجول الأقل من سنة لتغذيتها على البرسيم .

ثم يعرضونها بعد انتهاء موسم البرسيم كعجول معدة للتسمين على علائق جافة ، وتسمى عجول الرباط الكبيرة . وعليه يزيد عرضها بعد نهاية موسم البرسيم وينخفض سعرها فى موسم ما بعد البرسيم ، ويرتبط الطلب على هذا النمط من العجول بمدى توافر علف مركز .

أما العجول المسمنة فعرضها يعتبر ثابتا تقريبا فى فترة زمنية معينة ، فطالما وصل الحيوان الى الوزن التسويقى الأمثل ، فبقاؤه يعنى خسارة للمنتج ، حيث إن استمرار التسمين يعنى زيادة التكاليف الحدية عن الايراد الحدى ، كما أن العودة بالحيوان من السوق دون بيع يفقد الحيوان وزنا مما يزيد الخسارة عما لو تم بيعه فى نفس اليوم بالسعر المتاح فى السوق . وعلى ذلك فانتقال الطلب على منحنى عرض غير مرن هو الارجح فى تحديد المعاملات السعرية لهذا النمط ، علاوة على وجود الموسمية المرتبطة بالمناسبات التى تتطلب زيادة استهلاك اللحم مثل المناسبات الدينية (من رمضان حتى ذى الحجة) . كما يقل العرض منها بصفة عامة خلال اشهر الصيف ويزيد خلال اشهر الشتاء ، وذلك لأن المسمنين على علائق جافة يركزون على شراء العجول المعدة للتسمين (عجول الرباط الكبيرة) بعد موسم البرسيم ، حيث يزيد العرض منها ويقل السعر . ثم تتم عملية التسمين لمدة ستة شهور ، يجرى بعدها عرض العجول المسمنة باعداد كبيرة خلال موسم الشتاء ، وهذا يتبعه انخفاض فى أسعار العجول المسمنة فى الموسم الشتوى .

محددات اتجاهات الأسعار للعجول البقرية :

تعتبر الموسمية من أهم عوامل تحديد مستويات اسعار كل من عجول الرباط الصغيرة والكبيرة والعجول المسمنة . وهذه الموسمية مشتقة من اتجاهات ودرجة الانتقال النسبى لكل من العرض والطلب لكل نمط . علاوة على الثبات النسبى للعرض ، مقابل زيادة كبيرة فى الطلب .

والمحدد الآخر الهام فى تحديد مستويات الاسعار ، هوالسلوك الاقتصادى للسوق أو بمعنى آخر مدى اقترابه أو بعده عن السلوك التنافسى . ولكى يتصف السوق بالسلوك التنافسى فلابد من توافر شرطين اساسيين هما :

– وجود عدد كبير من البائعين والمشترين فى السوق .

– توافر المعلومات السوقية والصفات التكنولوجية للسلعة (الماشية الحية) .

أما بالنسبة للشرط الأول – وهو توافر عدد كبير من البائعين

والمشترين - فذلك يتوقف على النمط الذى يتم فيه التبادل ، أى عجول رباط صغيرة أو كبيرة أو عجول مسمنة ، كما يتوقف على نوع السوق . فهناك سوق مركزى وسوق شبه مركزى أو تجميعى ، إذ فى السوق المركزى (ويوجد فى عواصم المحافظات) تكون سعة السوق كبيرة ، وحجم التبادل كبيرا ، وذلك يتبع وجود أكبر عدد من البائعين والمشترين .

وعجول الرباط الصغيرة يتم بيعها عادة بواسطة المزارعين التقليديين ، ولذلك فهناك عدد كبير منهم ، كما يشتريها عادة المزارعون التقليديون الذين يتوافر لديهم مساحات البرسيم لتغذيتها واعادة عرضها كعجول رباط كبيرة ، ولذلك يوجد عدد كبير منهم . وعليه فإن سوق عجول الرباط الصغيرة أقرب الأسواق للتركيب التنافسى .

وبالنسبة لعجول الرباط الكبيرة ، فهناك عدد من البائعين ، ولكن يوجد عدد أقل من المشترين ، لأن مرحلة التسمين على العليقة الجافة تحتاج الى وحدات انتاجية اقتصادية ذات سعات كبيرة ، تتوفر لدى الشركات وكبار المنتجين المحليين والاقليميين والجمعيات التعاونية ، ومع ذلك فهذا السوق مازال يتسم بالتركيب التنافسى اذا ما قورن بسوق العجول المسنة . فالأخيرة يتم التبادل فيها بصورة شبه احتكارية خاصة فى جانب المشترين ، وهم فى العادة عدد محدود من التجار تمتد سيطرتهم الى عدة اسواق والى مناطق كثيرة .

أما بالنسبة للشرط الثانى - وهو توافر المعلومات السوقية والصفات التكنولوجية - فهو غير متوافر الى حد بعيد بالنسبة لسوق الماشية المصرية بصفة عامة . وفى ذلك يعتمد المتعاملون على الخبرة والممارسة والتردد على السوق عدة مرات . كما ان هناك نوعا من السماسرة يستغل هذه الفجوة فى تركيب السوق ويمارس مهمة ارشاد المشترى وتزويده بالمعلومات السوقية المناسبة . وتلك المعلومات فى مجال الماشية الحية لها أهميتها الخاصة لضمان تجانس السلعة ، وبالتالى تتحقق عدالة التبادل وتستقر الأسعار وتقل تقلباتها ، كما يقل عنصر المخاطرة بصفة خاصة . فالأوزان غير معروفة لعدم وجود موازين ، كما أن الصفات الانتاجية الأخرى لا تعرف الا فى فترة لاحقة بعد اتمام عملية التبادل ودفع الثمن بالكامل ، ورغم ذلك فتحديد الوزن بمجرد النظر أصبح مهارة يكتسبها البعض من طول الممارسة فى السوق .

أسواق الماشية الحية :

يقدر عدد الأسواق المملوكة للدولة بحوالى ١٢٠ سوقا ، آلت اليها ملكيتها من خلال الشركة التى تأسست لهذا الغرض فى نهاية القرن الماضى ، وتوقف نشاطها بعد حرب ١٩٥٦ . وهناك اسواق مملوكة للافراد فى المناطق التى لا توجد بها أسواق مملوكة للدولة .

وتفتقر سوق الماشية الحية فى مصر ، بوجه عام ، للبنية الأساسية ، وتقسم هذه الاسواق وفقا لحجم التعامل ، وحسب التخصص . فمن ناحية حجم التعامل هناك اسواق مركزية فى عواصم المحافظات ، وتتبع مجلس المدينة أو المركز الذى يقع فيه السوق ، وهناك اسواق تجميعية فى المدن الصغيرة أو القرى ذات طاقة استيعابية صغيرة . ومن ناحية التخصص فلا يوجد سوق تام التخصص سوى سوق الجمال بامبابة . غير أنه توجد اسواق شبه متخصصة بها نوع واحد مميز من الحيوانات ، يكون هو الشائع فى السوق ، بينما يقل التعامل فى الأنواع الأخرى . ومثال ذلك شيوع التبادل فى ماشية اللبن من الجاموس فى اسواق دمياط ودمنهور والمنصورة ، وكذلك شيوع تبادل الابقار فى سوق شبين الكوم ، والنمط الغالب على اسواق الماشية الحية فى مصر هو الأسواق غير المتخصصة .

وعلى الرغم من عدم توافر المعلومات السوقية عن اسواق الماشية ، الا أنه يوجد نوع من التصنيف لمختلف الحيوانات فى الأسواق المركزية ، مثل سوق طنطا . فعادة يتم تجميع الحيوانات المتشابهة - فى النوع والحالة الانتاجية - فى مساحة محددة من السوق ، اذ توجد مناطق للأبقار الحلابة ، والأبقار الجافة ، والعجول المعدة للتسمين ، والعجول المسمنة ، وغيرها .

الوسطاء التسويقيون :

يمكن تصنيف الوسطاء التسويقيين فى سوق الماشية الى مجموعتين :

- الوسطاء المتجرين .
- الوسطاء بالعمولة (السماسرة) .

والوسطاء المتجرون هم تجار الجملة ، والتجار المحليون ، وتجار

التجزئة وهم عادة متخصصون ، ويقصرون تعاملهم على نوع معين من الحيوانات ، وعلى غرض انتاجى معين (عجلات تربية - جاموس حلاب - عجول رباط - عجول مسمنة وغيرها) وينتشر التجار المحليون بالقرى ، ويتصلون بالزراع مباشرة لجمع الحيوانات ونقلها للأسواق المركزية ، ويحققون بذلك ربحا يمثل فرق السعر بين السوقين . وقد يقوم بعض الزراع بهذه المهمة فينقلون الحيوانات للسوق بأنفسهم .

وتجار الجملة يمثلون المرحلة الاحتكارية فى السوق بالنسبة للعجول البقرية المسمنة ، حيث يوجد منهم عدد قليل فى مرحلة شراء تلك العجول ويتولون نقلها الى المجازر ، كما يشترون العجول من التجار المحليين ، ويستعينون فى ذلك بعدد من السماسرة أو التجار المحليين ، نظير عمولة يتم الاتفاق عليها .

أما الوسطاء بالعمولة فلا يملكون السلعة ، ولكن وظيفتهم هى تسهيل عمليتى البيع والشراء ، سواء بتقريب وجهات النظر بين البائع والمشترى ، أو بتوفير المعلومات التسويقية لأى منهما ، وربما يشاركون فى عمليات البيع والشراء .

وجدير بالذكر ان فئة السماسرة تستمد وجودها من عدم توافر المعلومات التسويقية ، واحتكار تجار الجملة . وهم يحققون هوامش ربحية عالية لا تتناسب مع ما يقدمونه من خدمات تسويقية ، ومن ثم يحدون من كفاءة التسويق . ولو كان هناك هيكل مؤسسى تنظيمى للسوق ، ووفرة فى المعلومات التسويقية - لما كانت هناك حاجة لهؤلاء السماسرة .

التوصيات

وعلى ضوء التقرير السابق بقسميه ، وما دار حول كل منهما فى المجلـــس من مناقشات ، وما ابدى من آراء - يوصى بما يأتى :-

توصيات عامة :

الاعلاف :

* الاسراع فى تنفيذ التوصيات التى اصدرها المجلس بشأن تنمية الموارد العلفية فى دورته الحادية عشرة .

* التأكيد على سرعة تنفيذ سياسة التوسع فى برنامج رفع انتاجية الذرة فى مصر ، حتى لا يصبح الطلب على استيراد الذرة عبئا كبيرا ، فى المدى القصير ، على نحو ما حدث بالنسبة للقمح . على أن تزرع الذرة الصفراء فى مناطق الوجه القبلى بدلا من الذرة الرفيعة ، ولا يقتصر على رفع انتاجية الذرة الشامية .

مع اتخاذ الوسائل الممكنة للقضاء على الاختناقات فى الاعلاف حتى يتم اقرار الخطة اللازمة لتغطية الاحتياجات من الذرة محليا .

* توجيه الأعلاف التقليدية المزمع التوسع فيها الى انتاج اللحم ، نظرا لانها اقل تكلفة وتتلاءم مع انخفاض العائد الاقتصادى للعلف فى انتاج اللحوم الحمراء ، مقارنة بانتاج لحوم الدواجن واللبن والبيض والأسماك .

على أن يوجه العلف المركز ، المرتفع التكاليف ، العالى القيمة الغذائية لانتاج اللبن ومنتجات الدواجن . مع العمل على تجنب فاقد الأعلاف باستخدام الأساليب المتطورة فى علف الدواجن ، مثل الغذايات الاتوماتيكية .

احداث تغييرات هيكلية :

* توجيه الموارد المحدودة فى قطاع الانتاج الحيوانى - والتى تشمل رأس المال بصفة اساسية - نحو بدائل افضل فى صورة اعلاف أو استثمارات ، بحيث تعطى أولوية لكل من : الاسماك ، ثم الألبان ، ثم الدواجن ، وأخيرا اللحوم الحمراء .

السياسة السعرية :

* اعادة النظر فى السياسة السعرية ، بحيث يوجه الدعم للمنتج النهائى على ان تستفيد منه الفئات المحدودة الدخل .

مع النظر فى رفع الدعم تدريجيا عن الأعلاف المركزة ، بما يحول دون اثراء فئات طفيلية وسيطة على حساب الأغلبية المشتغلة بالنشاط الزراعى .

* دراسة امكان اعادة النظر فى اسعار البيع المقررة حاليا للدواجـن ، حتى يمكن تشجيع المنتجين على توريد البدارى للمجازر الآلية . مع حمايتهم من احتكار تجار الجملة .

* العمل على إشباع الطلب فى السوق عن طريق :
- تنمية الانتاج المحلى لأقصى طاقة ممكنة .
- استكمال احتياجات السوق بالاستيراد .

- اصلاح مسار السوق ورفع الكفاءة التسويقية .

الرعاية البيطرية :

* العمل على سرعة تنفيذ توصيات المجلس فى دورته الثانية عشرة بشأن « سياسة الوقاية والعلاج من أمراض الحيوان » . مع التاكيد على أهمية ما يأتى :

- توفير الخدمات التشخيصية لامراض الماشية والدواجن ، والاحتياجات من اللقاحات ذات الجودة والكفاءة العالية ، كما ونوعا .

- استخدام الوسائل الحديثة - كلما امكن ذلك - للتخلص من النافق ووضع المواصفات الصحية اللازمة لرعاية الماشية والدواجن . وعلى أن يكون تنفيذها من بين شروط اقامة وتجديد رخص مزارع الدواجن بصفة خاصة .

توصيات خاصة :

فى شأن صناعة انتاج الدواجن :

* وضع برنامج لرفع كفاءة صناعة الدواجن بهدف الاستفادة القصوى من الطاقات المعطلة ، وترشيد استغلال الاستثمارات الموجودة حاليا . مع الأخذ - فى الاعتبار - بما يأتى :

- ان يتولى القطاع الخاص الدور الرئيسى فى هذه الصناعة . مع تشجيعه على انشاء البنية الأساسية التسويقية من مجازر آلية وثلاجات .

- التوسع فى مشروع المزارع الصغيرة لبطاريات دجاج البيض ، كبديل لانتاج القطاع الريفى الذى يتناقص بمعدلات متزايدة .

- وضع الشكل التنظيمى الكفيل برفع الكفاءة التسويقية ، وتحسين أداء السوق لهذه الصناعة .

مع تعديل السياسات المؤثرة فى هذا القطاع .

* ان تشتمل مكونات البرنامج على ما يأتى :

- التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة فى كل مراحل الصناعة ، بما فى ذلك التوسعات المدرجة فى ميزانية القطاع العام ، والتراخيص التى تمنح للقطاع الخاص فى السنوات القليلة القادمة .

ويتطلب ذلك ما يأتى :

× ازالة الاختناقات والمحددات التى تواجه اى حلقة من حلقات الصناعة بما يكفل عدم ارتفاع اسعار مستلزمات الانتاج ، وازالة معوقات الانتفاع بطاقات الحلقات الأخرى .

× خفض تكاليف الانتاج عن طريق خفض اسعار مستلزمات الانتاج ، وذلك بخفض التكاليف الثابتة فى حالة التشغيل الكامل للطاقات الانتاجية المتاحة .

- انشاء البنية الأساسية التسويقية المناسبة للعمل على استقرار الاسعار ، وكسر احتكار التجار .

- ايجاد الشكل التنظيمى والمؤسسى للسوق ، بحيث يتم التنسيق بين حلقات هذه الصناعة ، بما يرفع الكفاءة الانتاجية ، ويخفض الهوامش التسويقية ، ويحقق استقرار توازن العرض مع الطلب على مدار العام .

- تعديل بعض السياسات السعرية والتسويقية والتمويلية الحالية ، ضمانا لتحقيق كفاءة اداء السوق .

- رفع الكفاءة الانتاجية لكافة مراحل السوق ، من مستلزمات الانتاج الى المنتج النهائى .

× وضع سياسة متطورة لرفع كفاءة الادارة ، مع توفير اساليب الانتاج الحديثة ، وتشجيع زيادة السعة الانتاجية للوحدات أو تكاملها أفقيا .

فى شأن صناعة انتاج البيض :

* توفير الاعداد اللازمة من (الامهات) وذلك بهدف التشغيل الكامل لعنابر البيض القائمة ، والبالغ عددها ٥٧٠٠ عنبر .

× اقرار نظام للتكامل الرأسى لحلقات صناعة انتاج البيض ، وذلك عن طريق :

- ايجاد نظام تعاقدى لجميع حلقات صناعة البيض ، بحيث يتم استقرار سعر تعاقدى ثابت على مدار السنة ، على أساس « تسعير » متوسط لسعرى الصيف والشتاء ، حتى يمكن التغلب على التقلبات

السعرية وتذبذب الهامش الربحى .

على أن تمثل التعاونيات أطراف التعاقد ، أو أن تتم التعاقدات بين منتجى مستلزمات الانتاج وبين منتجى البيض .

* اتباع تكنولوجيا التسويق المتطورة . وفى هذا الاتجاه يمكن النظر فى الأخذ بما تقوم به المؤسسات التسويقية فى الدول عالية الانتاج من طرق متقدمة ، تشمل حفظ البيض فى صورة مسحوق أو مركزات تستخدم فى الأغراض التصنيعية ، وذلك تجنبا للتقلبات السعرية .

على أن يكون البت فى هذا الشأن مرهونا بتقبل السوق لهذا الأسلوب ، وقدرة الصناعات الغذائية المستخدمة للبيض بهذا الشكل من الحفظ .

فى شأن الكوادر الفنية :

* وضع برنامج تدريبى لتوفير النوعية المدربة من العمالة القادرة على الانتاج فى مجالى صناعة الدواجن والبيض ، لمواجهة استخدام المستويات المرتفعة من التكنولوجيا فى هاتين الصناعتين .

– على أن يشمل البرنامج التدريب الميدانى المتطور فى المعاهد والمدارس الزراعية . وكذلك تدريب العمال ، لايجاد العامل الماهر المدرب القادر على التعامل مع العلاقات الانتاجية بين المدخلات فى هذه الصناعة . مع النظر فى أن يكون تمويل هذا البرنامج من قبل الشركات والمستثمرين .

فى شأن اللحوم الحمراء والماشية

سياسة التسمين وتسويق الحيوانات الحية :

* تشجيع المربى الصغير على استكمال مرحلة التسمين فى مزرعته حتى مرحلة التسويق النهائى ، مما يوفر جزءا كبيرا من الهوامش التسويقية والارباح الطفيلية فى سوق الماشية . مع اختفاء السوق السوداء للعلف المركز ، علاوة على تخفيض تكاليف الانتاج من خلال استخدام العمالة العائلية .

ويتم هذا التشجيع عن طريق :

– توجيه سياسة التمويل والائتمان وسياسة توزيع العلف المركز لتحقيق هذا الهدف .

* قيام نظام مؤسسى يتمثل فى جمعيات تعاونية لتسويق الماشية ، كحركة اجتماعية اختيارية لا تخضع للنفوذ الحكومى . ويتم من خلال تلك الجمعيات تقديم أى خدمات تشجيعية حكومية .

ويمكن ان تكوّن هذه الجمعيات – فى المستقبل – الشكل المؤسسى لبرامج التحسين والتطوير للانتاج بتمويل ذاتى .

* انشاء شركات مساهمة اقليمية لأسواق الماشية ، تكون مهمتها : امتلاك وتطوير الاسواق ، وانشاء المجازر الآلية ومحطات التدريج والتعبئة ، وكذلك سلاسل ومستودعات الاغذية فى مرحلة التجزئة لعرض اللحوم معبأة وتصنيع الاجزاء الصالحة لذلك .

على أن تقوم هذه الشركات بالتعاقد مع الجمعيات التعاونية لتسويق الماشية ، والمساهمة فى تمويلها ، وفى نظام تعاقدى . مما يضمن تطوير مرحلة الجملة والتجزئة ، وتوفير ما تتطلبه من بنية أساسية تسويقية تتمثل فى تجميع الحيوانات وذبحها وتعبئتها مع توفير الاشراف الصحى والمواصفات القياسية الحكومية .

* أن يكون دعم اسعار اللحوم فى مرحلة التسويق النهائى ، وقصره على الفئات ذات الدخل المحدود . مع النظر فى رفع الدعم تدريجيا عن الاعلاف المركزة ، بما يحول دون اثراء فئات طفيلية وسيطة على حساب الأغلبية المشتغلة بالنشاط الزراعى .

تنمية الانتاج المحلى :

* الاستمرار فى برنامج تسمين العجول البتلو بواسطة المزارع الصغير بنظام تعاقدى ، بأسعار تشجيعية تتضمن علاوة انتاج . وأن يكون ذلك حتى مرحلة وسيطة أى عدم الوصول لوزن ٤٠٠ كيلو جرام كوزن تسويقى ، مما يؤدى الى توفير كميات العلف المستخدمة .

* التوسع فى الانتاج الحيوانى فى الأراضى الجديدة ، بعد أن اثبتت دراسات عديدة أن التركيب المحصولى الاعلى ربحية وأعلى عائد

للاستثمار فى تلك الأراضى هو : (علف – تربية حيوان – فاكهة) .

على أن يصاحب ذلك قيام شركات أو تعاونيات لتسويق المنتجات الحيوانية لهذه المناطق بنظام تعاقدى . وأن يكون انتاج اللحم من مسحوبات قطعان اللبن .

* توجيه الاعلاف غير التقليدية المزمع التوسع فيها الى انتاج اللحم ، نظرا لانها أقل تكلفة وتتلاءم مع انخفاض العائد الاقتصادى للعلف فى انتاج اللحوم مقارنة بانتاج الدواجن واللبن والبيض والاسماك .

على أن يوجه العلف المركز ، المرتفع التكاليف ، العالى القيمة الغذائية لانتاج اللبن ومنتجات الدواجن .

* تشجيع الشركات الزراعية على إنتاج عجول التسمين من قطعان ماشية اللبن ، بدلا من شرائها من السوق ، وتربية سلالات ذات معدلات نمو وخواص لحم عالية .

استكمال حاجة السوق المحلى :

* توفير لحوم قطعيات جيدة مستوردة بسعر اقتصادى لاستكمال حاجة السوق المحلى ، حيث ثبت أن سعر استيرادها يقل عن نصف سعر اللحوم المحلية . ولاشك أن استمرار هذه السياسة ، مع جدية الرقابة ، وتوافر وسائل التداول والحفظ والتعبئة – سوف يجعل قطاعات عريضة من متوسطى ومنخفضى الدخل تقبل على شرائها ، حيث لاتستطيع قوتها الشرائية مجابهة ارتفاع اسعار اللحوم المحلية ، كما أن خبرتها السابقة عن النوعيات المستوردة الرديئة جعلها تحجم عن شرائها بقدر الامكان .

البنية الأساسية التسويقية

* الاهتمام بوسائل التدريج والتعبئة والتغليف ، وهذا الامر يحتاج لجانبين اساسيين فى سياسة تسويق اللحوم الحمراء ، هما :

– وضع تشريع بمواصفات نوعية فى مرحلتى الحيوانات الحية واللحوم المتداولة ، مثل وجود ثلاثة انواع على الاقل من القطعيات : الدرجة الأولى ، والثانية ، والثالثة ، مصنفة وفقا لنوع الحيوان الحى : عجول مسمنة صغيرة ، وماشية حلابة مستبعدة ، ولحوم مستوردة .

وسيساعد ذلك على استقرار اسعار اللحوم ، حيث يدفع المستهلك السعر المناسب للنوعية المقابلة لهذا السعر ، دون تلاعب من قبل تجار التجزئة .

– ضرورة تطوير المجازر الحالية ، وانشاء المجازر الآلية التى تتوافر فيها الشروط الصحية والنظافة ، مما يساعد على تصنيع جيد ، بما يوفر دخلا اضافيا ينعش هذه الصناعة ، ويعمل على تقليل الفاقد واستقرار اسعار اللحوم بتخفيض تكاليف الانتاج من خلال هذا العائد الضمنى . على أن يتم التوسع التدريجى فى صناعة تعبئة اللحوم وفقا للنوعيات المبينة آنفا .

فى شأن التوسع فى انتاج بدائل اللحوم الحمراء :

* ضرورة استغلال انخفاض تكاليف انتاج لحوم الدواجن والاسماك مع ايجاد علاقات استبدالية بينها وبين اللحوم الحمراء فى السلعة الغذائية للمستهلك ، مما يقلل الطلب على اللحوم الحمراء ، ويعمل على استقرار اسعارها .

تغيرات هيكلية فى قطاع الانتاج الحيوانى :

* تثبيت حجم القطعان المصرية من الماشية ، مع تغيير تركيبها الوراثى ، بالخلط للابقار ، والانجاب بالنسبة للجاموس . وتوفير برنامج قومى للتلقيح الصناعى ، مع العلم بأنه توجد فى مصر الآن نواة هيكل مشروعات متكاملة تكنولوجيا للتحسين الوراثى بالخلط ، ولكن ينبغى تحويلها لمشروع قومى مثل مشروع الميكنة الزراعية .

* الاهتمام بتنمية قطعان الأغنام والماعز ، فى مناطق الساحل الشمالى الغربى وسيناء ، وبعض المناطق الجديدة وأطراف الدلتا ، وبحث توفير برنامج رفع نسبة التوائم . مع ايجاد حوافز تسويقية لتشجيع المربين واستقرارهم ، وتقليل عنصر المخاطرة .

سياسة إنتاج وتسويـــــق الألبـــــان

تمثل البروتينات عنصرا هاما وضروريا من عناصر تغذية الانسان ، لدورها الاساسى فى نمو الاجسام وصيانتها ، بالاضافة الى ما تتيحه للانسان من طاقة لممارسة اعماله الجسمية والعقلية بكفاءة ، كما يؤثر نقصها على نمو الجسم وسلامته وحسن ادائه لوظيفته .

وعلى الرغم من اهتمام الدولة بالانتاج الغذائى من البروتينات – سواء اللحوم الحمراء والدواجن والالبان والاسماك – فإن نسبة الاكتفاء الذاتى منها تتجه نحو الانخفاض ، سنة بعد أخرى .

وقد توجهت عناية المجالس القومية ، منذ وقت مبكر ، الى دراسة هذا الموضوع من جوانبه المتعددة ، فانجز المجلس فى عام ١٩٧٥ دراسة عامة عن : احتياجات البلاد من اللحوم والاسماك والالبان عام ٢٠٠٠ ، ثم رأت أن تفرد لكل عنصر من هذه العناصر الغذائية دراسة مستقلة . ومن ثم اعد المجلس لدراسة شاملة عن « سياسة انتاج واستهلاك وتسويق البروتينات » فى اربعة اقسام تشمل : الدواجن ، واللحوم الحمراء ، والالبان ، والاسماك . وقد انجز منها قسمين عن :

– الدواجن والبيض .

– اللحوم الحمراء والماشية .

وتم نشر موجز عنهما فى تقرير المجلس عن دورتـــه « الثالثة عشرة » .

وقد اتم المجلس خلال دورته الحالية دراسته الموسعة عن القسم الثالث ، وموضوعه : « سياسة إنتاج وتسويق الألبان » .

ويمثل هذا التقرير مستخلصا موجزا لأهم عناصر هذه الدراسة التى تتضمن النقاط الآتية : الانتاج ، والتجارة الخارجية للالبان ومنتجاتها ، والسياسات الاقتصادية المؤثرة على انتاج الالبان ، وتسويق الالبان ، وامكانات الاكتفاء الذاتى من الالبان ومنتجاتها .

وفيما يلى عرض موجز لأهم ما جاء بالدراسة المطولة عن هذه النقاط :

الانتاج :

تمثل قيمة صناعة انتاج الالبان عام ١٩٨٣ (٨٨٥ مليون جنيه) أى حوالى ثلث قيمة الانتاج الحيوانى ، وحوالى ١٠ ٪ من جملة قيمة الانتاج الزراعى .

ويعتمد انتاج الالبان فى مصر على الابقار والجاموس ، وان كان عدد الابقار يميل الى التناقص بمعدل ١٦ ٪ عام ١٩٨٣ من عددها عام ١٩٧٠ ، وبالعكس زاد عدد الجاموس بمعدل ٢٠ ٪ عام ١٩٨٣ على عددها عام ١٩٧٠ .

ويمكن ارجاع هذا النقص وهذه الزيادة الى ان عدم توافر الاعلاف بالقدر الكافى وارتفاع اسعارها ، ادى الى التضحية بالابقار لصالح الجاموس ، لتفوقه عليها فى انتاج اللبن .

وتشير البيانات الى ان عدد الحيوانات المملوكة للقطاع العام والحكومى لا تمثل اى اهمية تذكر بالنسبة للعدد الكلى ، ولذلك فان هذا القطاع لن يكون له تأثير فى محاولات توجيه وتنمية صناعة انتاج الالبان ، كما تشير الى ان انتاج الالبان وصل الى مليونى طن عام ١٩٨٥ ، يمثل انتاج الابقار منها حوالى الثلث ، ويمثل انتـــاج الجاموس حوالى الثلثين ولا يمثل انتاج الماعز اهمية تذكر فى جملة الانتاج اللبنى .

ويقدر الانتاج المحلى من اللبن الخام للابقار والجاموس والماعز ، بالاعتماد على ما يأتى :

الجاموس : ٦٥ ٪ من الاناث الكبيرة و ٢٠ ٪ من الاناث المتوسطة .

الابقار : ٧٥ ٪ من الاناث الكبيرة و ٣٠ ٪ من الاناث المتوسطة .

الماعز : الكبير كله و ـــــــــــــود و ٣٠ ٪ من الاناث المتوسطة .

ويستبعد ١ ٪ كنسبة نفوق لكل نوع من الانواع السابقة قبل حساب نسبة الحلوب ، ويقدر معدل الادرار كما يلي :

الجاموس : ١١٦٨,١ كجم للكبير و ٨٩٨,٥ كجم للمتوسط .

الابقار : ٦٧٣,٩ كجم للكبير والمتوسط .

الماعز : ٩ كجم .

نظم وهيكل إنتاج الألبان :

يجرى انتاج الألبان فى مصر وفقا لاحد نظامين انتاجيين :

اولهما : هو النظام المتخصص او التجارى لأنه يعتبر أن انتاج الالبان هدفه الرئيسى ، ويسوق إنتاجه من اللبن فى غالب الاحوال بحالته السائلة .

ثانيهما : هو النظام غير المتخصص او التقليدى ، لأنه لا يعتبر انتاج اللبن هدفا رئيسيا ، بل واحدا من مجموعة اهداف تربية الماشية .

كذلك يمكن تقسيم النظام الانتاجى المتخصص الى قسمين :

الاول : يعتمد فى انتاجه على الجاموس بصفة رئيسية ، وتمثله المزارع التى تنتشر داخل المدن وحولها لتسويق انتاجها بحالته السائلة والخام للاستهلاك بالمدن ، وهذه المزارع هى ما يطلق عليها اصطلاح القطعان الطيارة او « الزرائب » .

الثانى : يعتمد على الحيوانات الاجنبية والمهجنة ، وتمثله المزارع الحديثة التى اقيمت منذ السبعينات ، بمقتضى سياسة تشجيع استيراد الحيوانات الأجنبية ودعم الأعلاف والقروض .

وتتسم قطعان المزارع المتخصصة بكبر عددها ، فى حين أن النظام التقليدى بالريف المصرى يتراوح عدد حيواناته لدى الفلاح الواحد من ١: ٣ رؤوس من الابقار المحلية والجاموس ، وهو النمط السائد لحجم الحيازات الحيوانية .

وتدل البيانات على ان النظام المتخصص يمثل انتاجه ٢٦ ٪ من انتاج الالبان ، من بينها ٢١ ٪ من انتاج الجاموس بقطعان الزرائب ، وحوالى ٥ ٪ من الابقار الاجنبية والمهجنة ، فى حين ان حوالى ٧٤ ٪ من انتاج الالبان يقدمها النظام التقليدى بالريف من الجاموس والابقار ، يمثل انتاج الجاموس منها حوالى ٤٧ ٪ ، بينما يمثل انتاج الابقار البلدية حوالى ٢٧ ٪ .

وتشير هذه المعدلات الى ان القطاع التقليدى لا يزال هو القطاع الرئيسى فى إنتاج الالبان ، كما ان حيوان الجاموس لايزال هو الحيوان الرئيسى المستخدم فى الانتاج .

التجارة الخارجية للألبان ومنتجاتها :

تزايدت الواردات من الالبان ومنتجاتها ، لمواجهة احتياجات الاستهلاك المحلى . وتشير الاحصاءات فى صدد ظروف الاستيراد الى ما يأتى :

– أن حجم الواردات ظل فى اطار محدود حتى عام ١٩٧٤ ، ثم اتسع ونما بدرجة ملحوظة فيما بعد .

– أنه منذ عام ١٩٧٧ بدأ استيراد اللبن السائل بكميات محدودة ، ثم تزايد حتى بلغ ٣,٦ الف طن عام ٨٣ / ٨٤ . كما ان متوسط السعر للاستيراد يزيد فى كل السنوات عن تكاليف انتاج اللبن المحلى ، بدليل ارتفاعه عن سعر توريد اللبن لشركة مصر للالبان .

– أنه فيما بعد ١٩٨٠ اصبح الجبن الابيض يمثل نمطا استيراديا متزايدا ، ويمثل باسعاره الاستيرادية منافسا جيدا للمنتج محليا ، وقد لجأت وزارة التموين الى تشجيع استيراده كسياسة لمعادلة ارتفاع اسعار الجبن الابيض المحلى .

– أن الجبن المطبوخ والجاف يمثل نمطا استيراديا اساسيا ومستمرا من بين واردات الالبان ، على امتداد الفترة من عام ٦٦/ ٦٧ الى عام ٨٢ / ١٩٨٣ وان تضاعفت كمياته بعد عام ١٩٧٤ ، وكذلك الحال بالنسبة للبن المجفف .

– أن اسعار اللبن المجفف ارتفعت خلال الثمانينات بدرجـة ملحوظة ولم يحقق استيراده من الانتاج الاوربى المدعم أى ميزة سعرية لانخفاض سعر صرف الجنيه المصرى .

– أن كميات الواردات كانت منذ عام ٦٦ / ١٩٦٧ تقل عن ٢ ٪ من الانتاج المحلى حتى عام ١٩٧٤ ، إلا أنها تزايدت بعد ذلك حتى وصلت الى ما يمثل حوالى ٢٠ ٪ فى الفترة من ٨٢/١٩٨٣ حتى ٨٤/١٩٨٥ .

الطلب والاستهلاك :

يتضح من الاحصاءات ان مستوى الاستهلاك الفردى يميل الى التناقص باستمرار ، فقد تناقص من ٥٠ كجم فى عام ١٩٧٦ الى حوالى ٤٥ كجم فى عام ٨١ / ١٩٨٢ ، وكذلك الشأن فى هذا المعدل بالنسبة الى اجمالى السلع الغذائية ، فقد تناقص من حوالى ٩,٥ ٪ عام ١٩٧٣ الى حوالى ٧,٤ ٪ فى عام ٨١ / ١٩٨٢ .

وطبيعى ان تتجه الى التناقص ايضا السعرات الحرارية المتولدة ، وكذلك بروتين ودهون الالبان ومنتجاتها المستهلكة فى هذه الفترة (١٩٨٢/٧٣) .

ويشير احصاء تطور معدلات الاستهلاك الفردى من الالبان ومنتجاتها عن الفترة (٦٦ / ١٩٦٧ – ٨٤ / ١٩٨٥) الى ان متوسط نصيب الفرد قد تناقص حوالى ١٠ كجم معادل لبن مصحح (٤ ٪ دهن) من الانتاج المحلى خلال هذه الفترة وهى ١٩ عاما ، بينما تزايد نصيبه من الواردات بنفس الكمية تقريبا .

السياسات الاقتصادية المؤثرة على إنتاج الألبان :

أولا : سياسة التأمين على الماشية :

قامت هذه السياسة بهدف تحقيق الرعاية البيطرية لحيوانات هذا القطاع ، ولكن واقع تطبيقها ابتعد بها عن اهدافها . ومن ذلك :

• ان التأمين استخدم كوسيلة لتوزيع الاعلاف وليس للرعاية البيطرية .

• انتجت مشكلة قصور الاعلاف وارتفاع اسعارها تزايدا فى الاقبال على التأمين بنسبة حوالى ١٣٧ ٪ عام ١٩٧٦ عنه فى عام ١٩٧٥، حيث صار التأمين شرطا لصرف علف الماشية لمن يربيها .

• اقتصر التأمين على الحيازات الحيوانية الكبيرة – لاشتراط حد أدنى لعدد الماشية التى يؤمن عليها – وحرمت منه الحيازات الصغيرة التى تكوّن القطاع العريض بالمجتمع الزراعى ، وصرفت الاعلاف للحيازات الاولى وحرمت منه الثانية .

• من فوائد التأمين صرف تعويض مناسب فى حالة نفوق الحيوان المؤمن عليه . الا انه لوحظ أن القيمة المؤمن على اساسها لا تناسب القيمة الفعلية للحيوان الا للابقار المستوردة التى يتم التأمين عليها وفقا لثمن استيرادها . يضاف الى ذلك معوقات الروتين عند صرف قيمة التعويض .ويتضح من بيان التأمينات عام ١٩٨٥ ، ان عدد الحيوانات المؤمن عليها لنشاط التسمين يزيد على مليون رأس ، والحيوانات المؤمن عليها لنشاط الالبان تزيد على نصف مليون رأس .

ثانيا : السياسة العلفية :

تتضمن هذه السياسة جانبين : اولهما : يختص بقواعد صرف حصص الاعلاف ، وثانيهما : يختص بتسعير هذه الاعلاف .

اما قواعد صرف الاعلاف فى الفترة من ٧٨ – ١٩٨١ فقد حققت ميزات لتشجيع نشاط التسمين عما حققته لنشاط انتاج الالبان من حيث اشتراط الحد الادنى للعدد ، ومن حيث كميات الاعلاف التى تصرف ، الا ان هذه القواعد بدأت فى منح مزيد من التشجيع فى عام ١٩٨١ لنشاط انتاج الالبان من حيث الحد الادنى للعدد .

ثم صدرت قواعد جديدة عام ١٩٨٧ ألغت الميزات التى أعطيت لنشاط انتاج الالبان عام ١٩٨١ .

وبصفة عامة فانه يلاحظ ان سياسة صرف الاعلاف ، علاوة على انها تعطى نشاط التسمين الاولوية ، الا انها ما زالت موجهة للنظام المتخصص فى الانتاج والذى يمثل ربع الطاقة الانتاجية من الالبان ، اما القطاع العريض والذى يمثل ثلاثة ارباع طاقة الانتاج فى مصر وهو قطاع الريف ، فلا يزال بعيدا عن اهتمام سياسة صرف الاعلاف .

اما من حيث تسعير الاعلاف ، فان الدولة بعد عام ١٩٨٢ حاولت ان تخفف من اعباء دعم الاعلاف فارتفعت اسعار علف الالبان ثلاثة اضعاف فيما بين عامى ١٩٨٢ و١٩٨٣ فى حين ان ارتفاع اسعار العلف الموحد للتسمين لم يتجاوز ٧٠ ٪ من اسعار عام ١٩٨٢ . واختلاف تركيب كل من العلفين عن الاخر لا يبرر هذا الفرق فى السعر .

ثالثا : السياسة الاقراضية لمشروعات الأمن الغذائى :

تطورت سياسة الاقراض فى مجال الانتاج الحيوانى منذ ١٩٧٦ بنقل اختصاصات مؤسسة الائتمان والتعاون الزراعى الى بنك التنمية والائتمان الزراعى . ومنذ عام ١٩٧٧ استحدثت انواع جديدة من القروض متوسطة الاجل لتربية إناث الماشية ، وطويلة الاجل لانشاء مزارع اللبن .

وفى محاولة لدراسة سابقة لتقييم اثر هذه السياسة على مشروعات انتاج الالبان ، تبين ان العائد الاستثمارى خلال ٢٠ عاما بلغ حوالى ١١,٨ ٪ سنويا للمشروع المقترض بفائدة مدعمة ٦ ٪ ، اما عائد

المشروع الذى يقترض بفائدة سوقية مقدارها ١٢ ٪ فقد بلغ حوالى ١٠,٩ ٪ سنويا ، وهذه المعدلات لا تعكس ميزة نسبية للاقتراض المدعم ، اذ ان الفرق يقل عن ١ ٪ بين الحالتين ، الا ان هذا الفرق يزيد اذا قورن القرض المدعم بالمشروع الذى يستثمر اموالا خاصة بدون اقتراض ، حيث يبلغ عائده حوالى ٨,٦ ٪ سنويا .

رابعا : السياسة الاستيرادية :

تفضل هذه السياسة استيراد اللحوم على استيراد الالبان ومنتجاتها ، وتعطيها الاولوية . وهذا التفضيل يتفق مع ما ثبت من ان تكاليف انتاج اللحوم الحمراء فى مصر اعلى بكثير من تكاليف الاستيراد ، إذ ان تكاليف استيراد الالبان ومنتجاتها تزيد على تكاليف انتاجها محليا . فلو وجهت تكاليف استيرادها الى استيراد مستلزمات انتاج وتوفير بنية تسويقية وخدماتها لكان ذلك مشجعـا على تنمية الانتاج .

خامسا : السياسة السعرية للألبان ومنتجاتها :

لا تحكم الغالبية العظمى من المنتجات اللبنية أى سياسة تسعيرية ، لأن المسعر لا يمثل الا نسبة ١٥ ٪ من المعروض فى الاسواق ، وهو انتاج شركة مصر للألبان . اما انتاج القطاع الاستثمارى الذى لا تتجاوز تكلفة انتاج الكيلو جرام الواحد من اللبن الخام منه ٣٠ قرش فانه يباع بـ ١٢٠ قرش ، ومما يساعد على ذلك ضعف كفاءة الجهاز التسويقى .

اما المنتجات المستوردة ، فان اسعارها تتوقف على تكاليف الاستيراد المتغيرة من مستورد الى آخر ومن فترة لأخرى ، على الرغم من وجود ضوابط لتحديد اسعارها ونسب هوامش الوسطاء .

سادسا : السياسة النقدية :

تتأثر صناعة انتاج الالبان بالسياسة النقدية ، شأنها فى ذلك شأن أى صناعة أخرى فى المجتمع .

وابرز أثر لهذه السياسة هو اثر تغير سعر صرف الدولار ، مما أدى الى ظهور حالة عدم الاستقرار فى اسعار الانتاج المحلى والمستورد الذى يؤثر على معدلات التضخم التى تترك آثارها على الانتاج ، كما أثرت على مستوى الاسعار للمنتجات المحلية لوجود العلاقات الاستبدالية بين السلع المختلفة .

سابعا : السياسة المالية :

يمكن التعرف على السياسة المالية المؤثرة على قطاع انتاج الالبان من خلال جانبين ، هما :

أ) الرسوم الجمركية على واردات الالبان ومنتجاتها ولوازم الانتاج .

ب) سياسة الضريبة على النشاط الانتاجى .

وعن الجانب الاول ، فانه بسبب عجز الانتاج المحلى عن سد حاجة الاستهلاك ، فقد اتجهت السياسة المالية الى اعفاء الواردات الغذائية من الجمارك لتنخفض اسعارها للمستهلك ، وهذه سياسة تفرضها بعض الظروف الطارئة رغم انها تمنح المنتج الاجنبى ميزة تشجيعية على حساب المنتج المصرى . وتوجيه هذه السياسة لاعفاء مستلزمات الانتاج هو الاتجاه الاصح . وقد بدأت محاولات متواضعة فى هذا الاتجاه منذ اغسطس ١٩٨٦ ، ففرضت رسوم جمركية على المنتجات النهائية المستوردة بنسبة ١ ٪ ، وخفضت جمارك معظم مستلزمات الانتاج وان كانت لاتزال مرتفعة .

اما عن الجانب الثانى - وهو الضرائب - فان جميع مشروعات الالبان معفاة من الضرائب ، باعتبارها من مشروعات الامن الغذائى .

تسويق الألبان :

أولا : مسار تسويق اللبن الخام :

فيما يتعلق بمسار تسويق اللبن الخام المنتج بالنظام التجارى ، فان ألبان جاموس الزرائب - بسبب دسامتها التى يفضلها المستهلك المصرى - وجدت فرصة تسويقية مميزة وسعرا افضل يزيد ٣٠ ٪ عن سعر البان الابقار الفريزيان لانخفاض دسامتها ، فاعتمد فى تسويق ألبانها على مسار واحد ، هو التوريد لشركة مصر للألبان . ولهذا فان شركات انتاج اللبن القريبة فى موقعها من مراكز تجميع او مصانع شركة مصر للالبان تحصل على ميزة تسويقية عن مثيلاتها البعيدة الموقع عن المراكز والمصانع ، حيث تعانى الاخيرة كثيرا من الصعوبات لتسويق البانها فيما يتعلق بالنقل الى مراكز التجميع .

وكان من الممكن تفادى هذه العقبة عند انشاء هذه المزارع باختيار مواقعها قريبة من مراكز التجميع او مصانع شركة مصر للالبان ، فضلا

عن ان عدم وجود فرصة تسويقية اخرى غير التوريد للشركة المذكورة ، جعل انتاج هذه المزارع لا مفر له من التأثر الشديد بتغيير سياستها الانتاجية ، عندما اتجهت الى الاعتماد بدرجة اكبر فى انتاجها على الالبان المجففة على حساب الالبان الطازجة فبار هذا الانتاج الطازج ، مما حدا ببعض الشركات الكبيرة الاستثمارية إلى علاج الموقف بإنشاء خطوط لبسترة ألبانها أو تعقيمها .

وفيما يتعلق بمسار تسويق انتاج النظام التقليدى الذى يعتمد فى انتاجه على الجاموس والابقار البلدية ، فان ظروفه التسويقية تخالف ظروف النظام التجارى الذى يسوق كل انتاجه سائلا ، ويسوق النظام التقليدى جزءا محدودا من انتاجه بحالته السائلة ، ويوجه الجزء الاكبر للتصنيع المنزلى لحفظه اللبن فى صورة منتجات لبنية ، قابليتها للحفظ اكبر من اللبن السائل الذى لا تتوافر امكانات تسويقه بحالته السائلة ، وصار سعره منخفضا عن متوسط السعر الذى يحصل عليه منتج النظام المتخصص .

كما ان انخفاض قيمة المنتجات اللبنية بالمقارنة بقيمة اللبن المصنعة منه ، يوضح ان الواقع يعكس ضعف المسالك والكفاءة التسويقية - التى لو تحسنت لتحقق عائد مجز لهذا المنتج - مما يضطره الى بيعه فى الاسواق المحلية او من خلال وسطاء باسعار مخفضة .

على ان المشكلات التى تنجم عن ضعف الكفاءة التسويقية لسلعة سريعة التلف كالالبان قد تفسد اى اتجاه فى مجال زيادة الانتاج ، بل قد تؤدى بالمنتجين إلى ترك مجال إنتاجهم والانصراف إلى مجالات أخرى ، أقل مخاطرة واكثر عائدا .

ثانيا : هيكل توزيع اللبن الخام :

يمكن توزيع هيكل الانتاج كما يلى :

- انتاج الجاموس بالنظام التجارى : ٤٢٠,٢١ الف طن توجه بحالتها الخام للمستهلك .

- انتاج الابقار الاجنبية : ١٠٠,٠٥ الف طن ، منها : ٢٥,٧ الف طن فى صورة لبن مبستر ومعقم للشرب ، ٧٤,٣٥ الف طن توجه لشركة مصر للالبان .

انتاج القطاع الريفى :

٢٦٩,٤٤ الف طن البان جاموس خام ، ٢٠٠,٤٤ الف طن من البان الابقار الخام ، والباقى موجه للتصنيع المنزلى وهو : ٥٦٩,٩٢ الف طن لبن جاموس ، ٢٤٧,٤٤ الف طن لبن ابقار ، وحوالى ١٠١,١١ الف طن لبن جاموس ، ٩٢,٣٩ الف طن لبن ابقار تباع كلبن خام وتوجه للتصنيع بمصانع ومعامل الالبان لشركة مصر للالبان والقطاع الخاص .

ويعتمد تسويق المنتجات اللبنية على منافذ التوزيع ، تختلف بحسب مصدر الانتاج . فعلى حين تسوق منتجات القطاع العام من خلال منافذ توزيع القطاع العام فى الغالب بجانب منافذ توزيع القطاع الخاص (محال البقالة) ، نجد ان منتجات القطاع الخاص تسوق فى الغالب الاعم عن طريق منافذ التوزيع للقطاع الخاص ، اما منتجات القطاع التقليدى فالجزء المسوق منها يجرى تسويقه من خلال الاسواق المحلية بالقرى .

ثالثا : الطاقة الانتاجية المتاحة والمستغلة :

- الطاقة الانتاجية المتاحة والمستغلة بشركة مصر للالبان عام ٨٤ / ١٩٨٥ : توجد طاقة لمختلف المنتجات اللبنية غير مستغلة ، تمثل نسبا تتراوح بين ١٠ ٪ و٧٤ ٪ ، وكلما زادت نسب عدم الاستغلال زادت التكاليف الثابتة للانتاج .

- الطاقة الانتاجية المتاحة والمستغلة لمصانع القطاع العام والاستثمارى فى انتاج الالبان المبسترة والمعقمة عام ١٩٨٥ :

• الطاقة المتاحة لشركة مصر للالبان تمثل حوالى ٥٤ ٪ من اجمالى الطاقات الانتاجية بالقطاعين ، والمتاح للقطاع العام يمثل حوالى ٦١ ٪ من الاجمالى ، فى حين تمثل طاقات القطاع الاستثمارى حوالى ٣٩ ٪ فقط .

• الطاقة المستغلة لشركة مصر للالبان تمثل اعلى معدل هو ٩١ ٪ ، فى حين تتراوح بين : ٢٥ - ٣٠ ٪ بالنسبة لباقى الشركات ، ويمثل انتاجها حوالى ٧٩ ٪ من اجمالى المنتج عام ١٩٨٥ .

- الطاقة المعطلة فى شركة مصر للالبان تمثل معدلا ضئيلا هو ٩٪ ، فى حين تراوحت فى باقى الشركات بين ٧٠ - ٧٥ ٪ .

رابعا : المنتجات اللبنية : (المصنوعة من اللبن الخام)

يمكن تقدير ناتج الكمية الموجهة للتصنيع المنزلى بالريف بحوالى : ١٦٣,٥ الف طن من الجبن الابيض و ٣١,٦ الف طن من الزبد ، يوجه معظمها للاستهلاك بالريف .

اما بالنسبة لانتاج القطاعين العام والخاص ، فانه لا تتوافر بيانات دقيقة لانتاج القطاع الخاص ، حيث لم يحص انتاجه من اللبن المبستر والمعقم وكذلك اللبن الزبادى .

- ويلاحظ من البيانات المتاحة ، ان القطاع العام ينفرد فى انتاج اللبن المبستر واللبن الزبادى والجبن المطبوخ ، فى حين ينفرد القطاع الخاص فى انتاج زبدة المائدة . ويشترك كلاهما فى المنتجات الاخرى ، فيساهم كل منهما بحوالى النصف من انتاج الجبن الجاف والركفور ، فى حين يمثل انتاج القطاع العام حوالى ١٤ ٪ من انتاج الجبن الابيض ، وحوالى ١٦,٥ ٪ من الآيس كريم ومسحوقه ، ويمثل القطاع الخاص الجزء الاكبر (حوالى ٨٦ ٪ من الجبن الابيض و ٨٣,٥ ٪ من الآيس كريم عام ٨٤ / ١٩٨٥) .

خامسا : تكاليف انتاج المنتجات اللبنية :

تشير الدراسات الى ان القطاع الخاص الذى يمثل القطاع الرئيسى فى انتاج الجبن والجبن الجاف والزبدة ، يمكن اعتبار تكاليف انتاجه ممثلة لتكاليف انتاج شركة مصر للالبان ، مع مراعاة الفرق فى سعر اللبن الخام الذى يحصل عليه القطاع الخاص بزيادة عن سعر توريده للشركة مقدارها من ٥ - ٧ قروش للكيلو جرام فى المتوسط ، وهذه الزيادة تمثل قيمة الدعم الذى يحصل عليه اللبن المورد للشركة عن طريق تدعيم العلف .

ولهذا تزيد تكاليف انتاج الكيلو جرام من الجبن الابيض الطازج الكامل الدسم على تكاليف انتاجه بشركة مصر للالبان بحوالى ٣٠ قرش ، فتكون جملة تكلفة انتاجه ١,٤٠٣ جنيه ، كما تزيد بحوالى ٥٥ قرشا لكل كيلو جرام من الجبن الجاف ، وتكون جملة تكلفته حوالى ٢,٤٤٢ جنيه .

وبصفة عامة ، فان تكاليف الانتاج بشركة مصر للالبان تقل عن تكاليف الانتاج بالقطاعين الخاص والتقليدى ، بالاضافة الى تعدد منتجات الشركة التى تصل الى حوالى ٢٤ منتجا للتسويق ، مقابل اقتصار كلا القطاعين على الجبن والزبد .

وفيما يتعلق بالقطاع الاستثمارى - الذى يتمثل انتاجه بصفة رئيسية فى اللبن المعقم - فانه يمكن تقدير تكاليف انتاجه للكيلو جرام بحوالى ٣٠ قرشا وتكلفة التعقيم حوالى ٢,٨ قرش ، فتكون الجملة ٣٢,٨ قرش . واذا روعى ارتفاع الاجور فى هذا القطاع ، فان جملة التكلفة تكون حوالى ٣٥ قرش / كجم بدون تكاليف العبوة المستوردة التى تتسبب فى رفع سعر الكيلو جرام للمستهلك سنة ١٩٨٥ الى ٩٥ قرش و١٢٠ قرش سنة ١٩٨٦ ، اى اربعة اضعاف سعره كلبن خام .

سادسا : مسار تسويق المنتجات اللبنية :

منتجات القطاع العام التقليدى من الجبن الكامل الدسم والقريش والزبد البلدى يوجه الجزء الاكبر منها للاستهلاك الذاتى ، والجزء الثانى لمستهلكى القرية من المنتج مباشرة ، وهناك جزء ثالث اقل يباع لمستهلكى المدن عن طريق وسيط واحد يقوم بخدمة النقل فقط .

اما منتجات القطاع الاستثمارى ، فان شركاته تقوم بتوزيع منتجاتها عن طريق وسيط واحد هو تجار السوبر ماركت والبقالات .

واما منتجات القطاع الخاص - والمتمثل فى معامل الالبان الكثيرة العدد - فيتم توزيع منتجاته عن طريق وسيطين هما : تجار الجملة ، وتجار التجزئة .

واما منتجات شركة مصر للالبان ، فيتم توزيعها على النحو التالى :

٤٥ ٪ لمتعهدى التوزيع وتجار الجملة .

٢٣,٢ ٪ للهيئات الحكومية والمستشفيات والمصانع .

٢١,٤ ٪ لمنافذ التوزيع التابعة للشركة .

١٠,٤ ٪ لشركات المجمعات الاستهلاكية التابعة لوزارة التموين .

١٠٠ ٪

سابعا : أسعار المنتجات اللبنية :

اذا اتخذنا سنة ٨٠/ ١٩٨١ سنة الاساس لتقدير الزيادة فى اسعار هذه المنتجات ، نجد ان الزيادة بلغت ٢١ ٪ سنة ٨١ / ١٩٨٢ ، وفى سنة ٨٢ / ١٩٨٣ بلغت ٢٥ ٪ ، وفى عام ٨٣ / ١٩٨٤ بلغت ٢٤ ٪ ، أى أنها ارتفعت فى اربع سنوات بحوالى ٧٠ ٪ .

الهوامش التسويقية :

× بالنسبة لمنتجات شركة مصر للالبان : الجبن بأنواعه المختلفة – البيضاء والجافة والمطبوخة – هامشه سالب ويتراوح فيما بين ٦,٥ قرش الى ٤٥,٢ قرش لكل دستة جبن مطبوخ ، على الرغم من انخفاض تكاليف الانتاج لتحديد اسعاره دعما للمستهلك .

وتتراوح نسبة هامش الوسطاء بين المصنع والمستهلك فيما بين ٥ – ٢٠ ٪ من سعر المصنع وفقا لنوع المنتج اللبنى ، وهى هامش مناسب لانخفاض سعر المصنع وما يقدمه كل من تاجر الجملة والتجزئة من خدمات تحمل مخاطر تلف السلعة أو فسادها .

× بالنسبة لمنتجات القطاع الخاص : الجبن بأنواعه الثلاثة : يحصل تاجر الجملة منه على هامش حوالى ١٠ ٪ ، وتاجر التجزئة على حوالى ضعفين الى اكثر من ثلاثة اضعاف تاجر الجملة . ومن المعقول ان يكون هامش تاجر التجزئة اكبر من هامش تاجر الجملة ، ولكن هذه المعدلات مرتفعة لكليهما ، لاسيما ان الالبان تمثل جزءا مهما فى غذاء الاسرة المصرية رغم وجود تسعيرة ودية سنة ١٩٨٦ اتاحت معدلا مرتفعا لهامش تاجر الجملة يصل الى ٤٢ ٪ فى الجبن الابيض القديم على حساب تاجر التجزئة والمنتج .

ثم عادت محاولة اخرى للتسعيرة الودية فى نوفمبر ١٩٨٦ ، الا انها حاولت خفض السعر للمستهلك على حساب هامش تاجر التجزئة ، ولم تمس هامش تاجر الجملة ، ولكن هناك ظروفا عديدة حالت دون تحقيق هذه التسعيرة .

× بالنسبة لمنتجات الألبان المستوردة : فيما يتعلق بأنواع الجبن نجد ان هوامش تاجر الجملة معقولة وتقل كثيرا عن هوامشه من المنتج المحلى ، حيث تتراوح نسبتها فيما بين ٢,٢ ٪ و ٥,٤ ٪ ، وكذلك هوامش تاجر التجزئة التى تتراوح نسبتها فيما بين ١٢,٥ ٪ و١٦ ٪ ، ومن المعروف ان المنتجات المستوردة يمكن التحكم فى مسالكها من خلال اولى مراحل التسويق ، فضلا عن تجانس نوع المنتج والتزام الوسطاء بالفواتير اللازمة للتسويق .

النمط الاستهلاكى للألبان ومنتجاتها :

متوسط استهلاك الفرد من الالبان ومنتجاتها فى عام ٨٤ / ١٩٨٥:

– من اللبن السائل المحلى : ٢٠,٧٣ كجم ، ومن المستورد : ٣٠ جرام.

– من الجبن الابيض المحلى : ٧,١٧ كجم ، ومن المستورد : ٠,٣٤ كجم .

– من الجبن المطبوخ : ٠,٥٦ كجم : ٢٥ ٪ منها ينتج محليا و ٧٥ ٪ منها مستورد .

– من اللبن المجفف : ٠,٣٢ كجم وكله مستورد .

– من اللبن الزبادى : لا يمكن تقدير نصيب الفرد مما ينتجه القطاع الخاص الذى يزيد انتاجه اضعافا مضاعفة عن انتاج القطاع العام الذى يقدر نصيب الفرد منه بحوالى ٠,٢ كجم .

إمكانات الاكتفاء الذاتى من الألبان ومنتجاتها :

إن تحقيق الاكتفاء الذاتى فى موارد الغذاء يعتبر هدفا قوميا ، ومورد الالبان ومنتجاتها من اهم هذه الاهداف . وتتحقق لمصر ميزة نسبية فى انتاج الالبان اذا انتجت بتكاليف اقتصادية تساوى او تقل عن تكاليف استيرادها وهو ما يسمى « معامل الحماية الحقيقية » . وهذا يعنى ان المنتجات المحلية لها قدرة تنافسية وحماية طبيعية فى مواجهة المنتجات المستوردة ، وتزداد هذه القدرة كلما زاد انخفاض هذا المعامل عن الواحد الصحيح ، أما إذا زاد على الواحد الصحيح فتقل القدرة التنافسية وتنقضى الحماية الطبيعية للانتاج المحلى .

وقد تبين من الدراسة ان « معامل الحماية الحقيقية » كان مقتربا من الواحد الصحيح لألبان الجاموس التجارى (١,١) ، ويليه ألبان الجاموس بالنظام التقليدى (١,٣) .

فى حين بلغ للأبقار الأجنبية (١,٥) وللأبقار البلدية (٢,٣) أى أن ألبان الجاموس تميل الى الاقتراب من الواحد الصحيح . واذا ما روعى امكان التغلب على مشكلة التغذية الزائدة بقطاع الانتاج من الجاموس التجارى ، فان معامل الحماية الحقيقية للالبان يصل الى (٠,٨) اى يتحقق لها قدرة منافسة عالية للالبان المستوردة المجففة ، بل إن الإنتاج المحلى لديه قدرة منافسة عالية فى مواجهة اللبن السائل المستورد ، حتى ألبان الأبقار البلدية ذات التكلفة العالية نسبيا .

كما تبين كذلك أن الألبان الناتجة عن الجاموس ، سواء فى النظام

المتخصص التجارى او النظام التقليدى ، لديها القدرة - او يمكن ان يكون لديها القدرة - على منافسة الالبان المستوردة ، حتى الاقل تكلفة منها وهى المجففة . وهذا يعنى ان هناك ميزة نسبية لمصر فى انتاج الالبان .

وفيما يتعلق بتخصيص الموارد بين الانشطة الحيوانية المتنافسة ، فإن إعطاء الأولوية لنشاط انتاج الالبان ، على نشاط انتاج اللحوم الحمراء فى توزيع الموارد والاستثمارات - لما للنشاط الاول من ميزة نسبية بالنسبة للنشاط الثانى - يخفض تكلفة المجتمع فى انتاج البروتين الحيوانى ، وهذه الأولوية لا تعنى إهمال إنتاج اللحوم الحمراء لأنها ستنتج بتكلفة أقل كثيرا من تكلفتها فى نشاط التسمين ، ولأن إنتاج الالبان يستلزم إنتاجها ، وتمثل منتجا ثانويا من أهدافه .

التوصيات

وعلى ضوء هذا التقرير ، والدراسة المطولة التى اعدت بشأن موضوعه ، وما دار حوله فى اجتماع المجلس من مناقشات ، برزت مجموعة من الآراء والاتجاهات ، فى مقدمتها ما يأتى :

- أن اتساع الفجوة بين انتاج الالبان واستهلاكها يرجع فى الدرجة الأولى الى تزايد عدد السكان ، أكثر من أى عامل آخر .

- ان الاراضى الجديدة يمكن أن تزرع فى سنوات استصلاحها الأولى بكميات كبيرة من الاعلاف . كما يمكن ان تنشأ بها مزارع واسعة « كمراعى » لإنتاج الإلبان .

- أن دور المزارع الصغيرة فى انتاج الالبان ، ينبغى ان يحظى بالرعاية والتنظيم فى اطار مشروعات تنمية القرية ، مع ربطه بالسوق ، ويمكن ان يتم ذلك من خلال وحدات تجميع مكثفة .

- أن انشاء مصانع لألبان الأطفال فى المزارع الكبيرة ، أمر جدير بالاهتمام .

- أن هناك جهات ينبغى أن يكون لها دور فعال فى تجميع الألبان وتنمية صناعتها ، وفى مقدمتها : التعاونيات ، وبنك التنمية الزراعية .

- ان صناعة الكيماويات البيطرية ، وتبسيط معدات تصنيع الألبان ، إلى جانب صناعة الاعلاف ، تحتاج الى مزيد من العناية والاهتمام .

- ان نسبة الفقد فى انتاج الالبان ، وكذلك دور وزارة التموين فى هذا الانتاج ، فى حاجة الى توضيح .

وعلى ضوء ما سبق جميعه ، يوصى بما يأتى :

فى مجال تخصيص الموارد :

* ان اعادة توزيع الموارد بين الانشطة الحيوانية المختلفة ، وفقا لترتيب اولوياتها ، يمثل الخطوة الاولى والاساسية فى تحقيق تغيير النمط الاستهلاكى للبروتين الحيوانى .

- وفى هذا الاتجاه ينبغى اعطاء الألبان الأولوية فى توزيع هذه الموارد كمدخل للاستراتيجية المستهدفة لتغيير نمط استهلاك البروتين الحيوانى ، من خلال زيادة نصيب الالبان والاسماك ثم اللحوم البيضاء ، على حساب اللحوم الحمراء ذات التكلفة المرتفعة . وذلك لما لإنتاج الألبان من ميزة نسبية وفقا لتكاليف الانتاج .

فى مجال الانتاج :

* ان توجه الموارد المخصصة لانتاج الالبان الى « الجاموس » باعتباره المحور الأساسى لتنمية هذا الانتاج .

- مع ما يقتضيه ذلك من توجيه اهتمام مراكز البحوث المختلفة بالعمل على تنمية وتطوير سلالة الجاموس وتحسين صفاته الانتاجية بالطرق العملية المناسبة .

فى مجال السياسات :

* تعديل توجهات السياسات الاقتصادية المؤثرة على قطاع الالبان ، وذلك بإعادة بنائها ، بحيث يتم التوافق والتكامل بينها . وذلك من خلال المؤشرات الآتية :

- توجيه اهتمام السياسة العلفية الجاموس ، الى ما يأتى :

• اعطاء الجاموس ميزة على اى حيوان آخر ، فى حجم حصص مخلوط العلف المدعم ، ومنح اناث تربية الجاموس نصيبا من هذه الحصص .

• النظر فى الغاء حصص العلف المخصصة للابقار البلدية ، لانخفاض كفاءتها فى انتاج الالبان .

• النظر فى خفض او الغاء حصص العلف المدعم للنظام المتخصص فى انتاج الالبان ، وتوجيه نصيبه الى الجاموس بالقطاع التقليدى . حيث إن ألبان « النظام المتخصص » تحصل على ميزات

تسويقية وسعرية ، الى جانب انه لن يتأثر بإلغاء دعم أعلافه .

• ان التوازن فى الحجم الكلى للاعلاف المدعمة يجب أن يعطى النصيب الاكبر لانتاج الالبان والاسماك ، يليهما الدواجن ، ثم اللحوم الحمراء .

– زيادة قيم التأمين على الرأس من الحيوان ، بما يتناسب مع قيمتها السوقية . الى جانب تبسيط وتيسير اجراءات التعويض ، بما يعيد الثقة بين المنتجين وخدمات التأمين .

• على ان يكون التأمين اجباريا على جميع حيوانات القطيع فى مصر . مع النظر فى ان يتجه التأمين الى رسالته الاصلية بربطه بتوزيع الاعلاف .

– تنشيط خدمات الوحدات البيطرية ، وتوفير الادوية والامصال ، سواء بالوحدات البيطرية او بمراكز بيع خاصة . مع ما يتطلبه ذلك من :

• تنظيم عمليات استيراد وتسويق الادوية الحيوانية ، وإحكام الرقابة عليها ، بما يكفل تنظيم وصولها للقطعان الحيوانية بالكيفية والأسعار المناسبة .

– توجيه القروض للمنتج التقليدى ، ولحيوان الجاموس .

• مع النظر فى وقف الاقراض المدعم للمشروعات الاستثمارية الخاصة بالحيوانات الاجنبية بالتدريج .

– ان تتضمن خطة وزارة الزراعة برامج تنفيذية للاعتماد على الجاموس وتنميته ، وذلك من خلال برنامجين لعلاج الطفيليات والامراض والأوبئة .

• مع وقف استيراد سلالات اجنبية من الابقار ، والاستعاضة عنها باستيراد السائل المنوى المجمد وأدوات استخدامه ، لخدمة برنامج التلقيح الصناعى . بالاضافة الى استيراد الطلائق عالية الصفات الوراثية بما يخدم هذا البرنامج .

– تقييد استيراد المنتجات اللبنية ، بما يشجع على تنمية الانتاج المحلى ، على ان يتم ذلك على مراحل تتواكب مع معدلات تحسين هذا الانتاج .

• مع دعم الانتاج المحلى ، من خلال تشجيع استيراد مستلزمات الانتاج وخفض رسومها الجمركية ، بما يؤدى الى خفض تكلفة الانتاج .

– تحريك اسعار منتجات شركة مصر للالبان ، بما يكفل تغطية التكاليف مع هامش ربح مناسب .

– تغيير سياسة وزارة التموين فى توزيع الألبان المجففة ، الواردة من المعونات الأجنبية ، على مصانع ومعامل الالبان . ومن ذلك :

• تخصيص حصة من هذه الالبان ، بسعر مناسب ، لشركة مصر للالبان تتفق مع امكاناتها ، لإنتاج نوعية منخفضة التكاليف ، توجه الى الطبقات محدودة الدخل .

• توزيع الجزء الباقى من هذه المعونات بالأسعار السوقية للألبان المجففة ، مع توجيه حصيلة البيع لتمويل تنمية الانتاج ورفع كفاءة التسويق .

فى مجال التسويق والتصنيع :

* تشجيع تسويق الألبان السائلة ، وتوجيه المتبقى من الاستهلاك الى مصانع ومعامل الالبان .

– مع العمل على اقامة معامل ومصانع لمنتجات الالبان فى الريف على اتساعه ، بما يكفل وفرة منتجات الالبان وتسويقها محليا فى دائرة هذه المصانع .

• على ان يتم حصر وتسجيل مصانع ومعامل القطاع الخاص ، حتى يمكن تطبيق المواصفات والشروط الواجب توافرها فى هذه المعامل .

* اعطاء اولوية لتصنيع معدات البسترة والتعبئة محليا ، بما يكفل توافرها بسعر مناسب .

* دعوة منتجى الالبان لإقامة إطار تنظيمى مناسب كاتحاد أو غيره يجمع بينهم وفقا لاختيارهم ، بما يسهم فى تنمية انتاج الألبان وتسويقها .

سياسة إنتاج وتسويق الأسماك

قام المجلس بدراسات عن سياسات انتاج واستهلاك وتسويق المنتجات الحيوانية ، فى اربعة أقسام هى :

- فى مجال لحوم الدواجن والبيض .
- فى مجال اللحوم الحمراء .
- فى مجال الالبان .
- فى مجال الاسماك .

وهذا ملخص القسم الرابع ، الذى تأتى أهميته من الميزة النسبية فى إنتاج المنتجات الحيوانية بمعيار التكاليف الاقتصادية لوحدة البروتين الحيوانى ، إذ ان إنتاج الأسماك يأتى فى المرتبة الأولى للأرقام القياسية لتلك التكاليف ، وهو مؤشر لتوزيع المواد المحدودة من الاستثمارات والأعلاف .

وتتميز الاسماك بأنها من أكثر المنتجات الحيوانية تعرضا للتلف السريع مع تقلب الانتاج وموسميته ، وهذا يبرز دور التسويق كمعوق رئيسى لتنمية الانتاج ، وزيادة الاستجابة الاستبدالية للأسماك فى الاحلال محل المنتجات الحيوانية الأخرى .

ولذلك ركزت الدراسة على جانب الكفاءة التسويقية والهوامش التسويقية وعلاقتها بتغيرات العرض والطلب ، وعلاقة ذلك ايضا بمعوقات الإنتاج .

إنتاج الأسماك

ارتفع الإنتاج السمكى سنة ١٩٧٧ من ١٧٠ الف طن الى ٢٧٤ الف طن سنة ١٩٨٦ بمعدل زيادة سنوية مقدارها ٥,٣ ٪ ، الا ان تلك الزيادة غير قادرة على سد الفجوة بين الانتاج والاستهلاك المتوقع لمواجهة تعداد السكان سنة ٢٠٠٠ الذى يتوقع ان يصل الى حوالى ٧٥ مليون نسمة .

ومن ثم ، فان تحقيق الاكتفاء الذاتى من الأسماك مع زيادة استهلاك الفرد من ٤,٥ كم الى ١٠ كم فى السنة ، يتطلب تحقيق انتاج سمكى فى عام ٢٠٠٠ يقدر بحوالى ٧٠٠ الف طن .

مصادر الانتاج السمكى :

تبلغ مساحة المصادر الرئيسية حوالى ١٢ مليون فدان ، أى اكثر من ضعفى مساحة الارض الزراعية .

وتتمثل هذه المصادر الرئيسية فى البحيرات ، وفى الموارد المائية السمكية النيلية ، وفى المصايد البحرية .

أولا : البحيرات :

ويمكن تقسيمها الى أربع مجموعات ، هى :

- بحيرات متصلة بالبحر بواسطة فتحات (بوغازات) مثل بحيرات المنزلة والبرلس وادكو .
- بحيرات غير متصلة بالبحر وتنقسم حسب نوع مياهها الى : بحيرات مالحة وهى بحيرة قارون ومريوط ، وبحيرات عذبة (بحيرة السد العالى) .
- منخفضات ساحلية ، وتشمل منخفض البردويل وملاحة بور فؤاد (مالحة) .
- منخفضات داخلية ، وتضم منخفض وادى الريان (عذبة او شبه عذبة) .

وقد اصطلح على تسمية بحيرات المنزلة والبرلس وادكو ومريوط

بالبحيرات الشمالية ، وقد ساهمت البحيرات بنسبة ٥٤ ٪ من جملة الانتاج القومى من الاسماك خلال الفترة من ٧٧ – ١٩٨٦ .

وتتأثر مساحة البحيرات بعوامل كثيرة جعلتها بعيدة عن الثبات والاستقرار ، اذ تتسع وتنكمش باستمرار ، وساعد على ذلك ان شواطئها ضحلة وتكاد تكون مستوية ، كما انه ليس لها حدود طبيعية او صناعية ثابتة .

وقد دفع الضغط السكانى على الرقعة الزراعية المحدودة إلى الاتجاه الى البحيرات الشمالية لتجفيف اجزاء منها لاستزراعها ، باعتبار ذلك اضافة الى الاراضى الزراعية المنتجة .

ونظرا للآثار التى قد يتركها مثل هذا الاتجاه على الانشطة المتصلة بتنمية الثروة السمكية فى البحيرات ، فقد ثار جدل حاد على مدى السنوات الماضية بين مؤيد ومعارض لتجفيف البحيرات الشمالية (المنزلة – البرلس – ادكو – مريوط) .

فهناك رأى يقول : انه من الضرورى تطوير هذه البحيرات وتنميتها ، لزيادة مساهمتها فى الانتاج السمكى ، مما يؤدى الى تخفيف حدة النقص فى البروتين الحيوانى ، فضلا عن انه يعمل بها حوالى ٢٢ الف صياد يعاونن اكثر من ٣٢ الف نسمة .

وذهب رأى ثان : الى ان تجفيف هذه البحيرات على مراحل وتحويلها الى الانتاج النباتى ، سيسهم فى حل مشكلة الغذاء ، لاسيما وان هذه المشكلة ليست فى الاسماك بقدر ما هى فى الحبوب ، مثل القمح والارز والذرة الشامية ، وهذه المحاصيل يمكن زراعتها فى مناطق البحيرات الشمالية ، ويمكن تعويض النقص فى انتاج الاسماك نتيجة التجفيف عن طريق تحويل بعض المناطق المتبقية من البحيرات الى مـزارع سمكية .

وأما ثالث هذه الآراء : فقد جمع بين الابقاء على البحيرات ، وامكان استصلاح أجزاء من أطرافها طبقا لضوابط معينة . ويقوم هذا الرأى على :

– أن المصلحة القومية تقتضى وقف تجفيف البحيرات والمحافظة على مصايدها وتنميتها ، لانخفاض صافى العائد الاقتصادى من تجفيفها واستزراعها .

– انه يمكن استغلال مصايد البحيرات الشمالية بأسلوب علمى وتطوير الحوش ورفع كفاءة المزارع السمكية القائمة .

– أن الأولوية ينبغى ان تكون لتكثيف الجهود لحل المشكلات التى تواجه المناطق التى تم تجفيفها واستزراعها ورفع كفاءتها الانتاجية ، بدلا من تشتيت الجهود فى مساحات أخرى اضافية ستواجه نفس المشكلات .

– واذا لزم ، وفقا لاعتبارات أخرى ، القيام بالتوسع الزراعى فى أراضى البحيرات ، فان شرط ذلك ان يكون مقبولا من وجهة النظر الاقتصادية فى المناطق التى تتوافر فيها شروط ارتفاع صافى العائد الاقتصادى لاستزراعها عن صافى عائدها من الانتاج السمكى .

ثانيا : الموارد المائية السمكية النيلية :

ويطلق عليها البعض المصايد الداخلية او مصايد المياه العذبة ، وتشمل مجرى النيل وفروعه والترع والمصارف وحقول الارز ، وتتوغل هذه المصايد النيلية فى معظم اجزاء الجمهورية ، وتعتبر من اكثر المصايد ملاءمة لنمو الاسماك لتوافر الاسباب المختلفة لهذا النمو .

ولتلك المصايد اهمية كبرى لسكان المدن والقرى الواقعة على ضفاف النيل والترع والمصارف الرئيسية او القريبة منها .

الا انه يلاحظ ان مصايد نهر النيل تعتبر متخلفة عن غيرها من المصايد الاخرى ، بسبب كثرة مناوبات الرى التى تؤثر على الانتاج السمكى فى النيل وما يتفرع منه ، وكذلك تلوث المياه بمخلفات المصانع وبالمبيدات الحشرية الزراعية ، مما يؤثر على انتاج الاسماك ، وهذه المصايد ساهمت بنسبة ١١ ٪ من جملة الانتاج القومى من الاسماك فى المدة من ٧٧ – ١٩٨٦ .

ويمكن زيادة انتاج المصايد النيلية باعداد برنامج انمائى متكامل ، تتمثل اولوياته فى النقاط التالية :

• القضاء على التلوث .

• تنظيم استخدام المبيدات الحشرية .
• القضاء على طرق الصيد المخالفة .
• تحويل الاخوار الى مزارع سمكية .
• انشاء المفرخات السمكية لتنمية انتاج نهر النيل .
• ازالة الحشائش التى تسد مجرى النيل .
• تربية الاسماك فى اقفاص .
• توفير الاستشارات اللازمة .

ثالثا : المصايد البحرية :

تبلغ مساحة هذا المصدر ١١,٢٤ مليون فدان ، وتمثل ٨٣,٥ ٪ من جملة مساحة الموارد المائية السمكية المصرية ، وساهمت بنسبة ٢٠ ٪ من جملة الانتاج القومى من الاسماك سنويا فى الفترة من ٧٧ – ١٩٨٦ ، وتشمل : ساحل البحر الابيض وساحل البحر الاحمر وخليج قناة السويس .

وتمتد منطقة المياه الساحلية على شواطىء مصر الشمالية بعرض ٥٠ كم وعمق ٢٠٠ قدم ، وتعتبر اكثر المناطق البحرية صلاحية للصيد .

ويلى الرصيف القارى المنحدر ، ويتراوح انحدار هذه المنطقة بين ٤٥٠ – ١٢٠٠ قدم . ويشتد الانحدار بعد ذلك الى حوالى ١٢ الف قدم ، حيث تتكون منطقة المياه السمكية العميقة أدنى « أعالى البحار » .

وفيما يتعلق بالصيد فى اعالى البحار ، فقد بدأ تشغيل الاسطول المصرى الصيد بأعالى البحار من عام ٦٨ / ١٩٦٩ حتى عام ٧٥ / ١٩٧٦ ، وكان متوسط انتاجه السمكى حوالى ٨٠٠٠ طن تمثل حوالى ٨٪ من انتاج الجمهورية السمكى سنويا ، ثم انخفض انتاجه فى عام ٧٠ / ١٩٧١ عنه فى عام ٦٩ / ١٩٧٠ بالرغم من زيادة وحدات الصيد من ثلاث الى خمس ، وهذا يدل على ضعف كفاءة التشغيل ، ثم توقف الصيد فى هذا المجال منذ عام ٧٥ / ٧٦ وفقدت مصر مصدرا جيدا للاسماك .

رابعا : المزارع السمكية والاستزراع السمكى :

يعتبر الاستزراع السمكى الركيزة الاساسية للتنمية السمكية فى المرحلة الحالية حتى سنة ٢٠٠٠ ، حيث يمكن التحكم فى الانتاج بالوسائل الآتية :

• اختيار السلالات ذات النمو السريع .
• استخدام الأغذية الصناعية .
• التسميد العضوى وغير العضوى الذى يساعد كثيرا على زيادة ووفرة الغذاء الطبيعى للاسماك .
• استخدام طرق الاستزراع الحديثة .

وقد أثبتت التجارب انه يمكن الحصول من المزارع السمكية على انتاج يقدر بحوالى ١٢ ضعف نظيره فى المصايد الطبيعية لوحدة المساحة ، والهدف من الاستزراع هو التحكم فى النمو وانتاج السلالات المتميزة وراثيا ، ومن مزايا هذه المزارع السمكية انها تستغل ايضا فى تنمية الأراضى القاحلة غير المنتجة .

ويعتمد نجاح الاستزراع السمكى على عدد من العوامل اهمها :

– اختيار الموقع المناسب .
– صفات التربة المزمع اقامة الاستزراع عليها .
– نوع المياه وصفاتها الفيزيائية والكيميائية .
– مصدر المياه وكفاءته فى الامداد المستمر للمزرعة بالمياه .
– كفاءة وسهولة وامكانات التصميم الانشائى للمبانى والاحواض .

المزارع السمكية الأهلية :

يوجد اكثر من مائة الف فدان تستغل كمزارع سمكية أهلية ، يقدر انتاجها باكثر من ٣٠ الف طن سنويا ، موزعة على محافظات الجمهورية وبخاصة : كفر الشيخ والشرقية وبور سعيد والدقهلية ودمياط والاسماعيلية . وتمثل مساحة هذه المزارع حوالى ٩٣ ٪ من جملة مزارع الجمهورية ، ويتركز الانتاج فى المحافظات الثلاث الاولى حيث تمثل حوالى ٧٤ ٪ من جملة مزارع الجمهورية .

المزارع السمكية الحكومية :

وتوجد فى بعض محافظات الجمهورية ، وتشرف عليها هيئة تنمية الثروة السمكية وتبلغ جملة مساحتها ٤٠٠٠ فدان ، وقد بلغت جملة

انتاجها ٣٠٩١٠ طن عام ١٩٨٦ . وهناك مزرعة المنزلة التى سيبدأ انتاجها العام القادم ، وتبلغ مساحتها ١٠٢٠ فدان .

كما ان هناك حوالى خمسة آلاف فدان ، تتبع الهيئة منها ١٢٠٠ فدان فى مشروع العباسة ، و٣٢٠٠ فدان فى مشروع مريوط ، و ٦٠٠ فدان فى مشروع كوم بلاج ، وهى تحت الانشاء والتجهيز للاستزراع فى السنوات المقبلة .

ويمكن للمزارع السمكية أن تعوض النقص الواضح فى انتاج المصايد الطبيعية ، وتوفر النقد الاجنبى اللازم لاستيراد الاسماك .

مجال توفير الزريعة : يتم حاليا تجميعها من مفرخات الزريعة الصناعية بعدة محطات منتشرة فى مواقع مختلفة من الجمهورية .

خامسا : تربية الأسماك فى حقول الأرز :

يعتبر استزراع الأسماك بحقول الارز من الانشطة القديمة قدم زراعة الأرز بمصر ، لأن الاسماك تدخل الحقل من فتحات الرى حيث تجد بعض الغذاء الذى تربى عليه ، وعند حصاد الارز تجمع الاسماك الموجودة .

وقد ادخل عليها بعض الأساليب العلمية الحديثة لزيادة انتاج الفدان من الاسماك ، مع اختيار انواع متميزة النمو وذات صفات مناسبة لموسم زراعة الارز .

معوقات تنمية انتاج الأسماك فى مصر :

المحددات الإدارية والتنظيمية : يعانى الكثير من مناطق الثروة السمكية من نقص الكوادر العلمية والفنية والادارية ، كما ان الكوادر العلمية والفنية المتاحة تستنفد معظم جهودها فى الاعمال الادارية ، فلا تترك لها وقتا للأعمال التخصصية .

وقبل إنشاء الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية عام ١٩٨٣ ، كانت الاجهزة الحكومية المختلفة تتقاسم مسئولية الاشراف على الثروة السمكية ، وقد نجم عن غياب التنسيق آثار سلبية على مدى الفاعلية والجدية التى تدار بها العمليات الانتاجية .

نقص أعداد الصيادين : ويرجع ذلك الى هجرة الصيادين الى قطاعات اقتصادية اخرى للحصول على مزايا مادية واجتماعية وظروف اكثر امانا من قطاع الصيد .

تخلف وسائل الانتاج ونقص عناصر البنية الأساسية : تعتبر وسائل الانتاج المستخدمة حاليا غير متطورة ، باستثناء بعض وحدات الصيد ذات المحركات الصغيرة نسبيا ، مما لا يسمح بالابتعاد كثيرا عن الساحل ، مع عدم وجود تجهيزات لحفظ الاسماك من التلف .

هذا بالاضافة الى مجموعة اخرى من المعوقات ، من أبرزها :

عدم وجود مصانع ثلج فى مناطق الانتاج ، أو مراكز لتسويق الاسماك ، او اساطيل نقل مجهزة لنقل الاسماك من عرض البحر إلى الموانى ومنها الى مراكز - التوزيع ثم التسويق ، او ورش للاصلاح والصيانة ، مع عدم توفر قطع غيار قوارب الصيد . وما زالت الأساليب المستخدمة فى تداول الاسماك وتصنيعها وتسويقها بدائية .

المعوقات المؤسسية :

لايوجد تنسيق وتنظيم بين المؤسسات الحكومية فى المجالات الآتية : الانتاج والتسويق والتصنيع وتوفير الامدادات (المواد التموينية ، والوقود ، وخدمات الاصلاح والصيانة ، والثلج) .

× سلاح الحدود يمنع الصيد لظروف تتعلق بالأمن .

× عدم تبعية الاجهزة المختصة لهيئة تنمية الثروة السمكية .

الاستهلاك والتجارة الخارجية للاسماك

التجارة الخارجية : فى الفترة من ٦٨ الى ٨٥ / ١٩٨٦ .

الواردات : كانت تتقلب بين الارتفاع والانخفاض ، وان كان الغالب اتجاهها الى الارتفاع بصفة عامة طبقا لما يلى :

- ارتفعت من الفى طن عام ١٩٧٠ الى ١٢١ الف طن عام ١٩٨٤ ، أى بمعدل متوسط بلغ ٢٥ ٪ سنويا فى هذه الفترة .

- ارتفعت من ٩ الاف طن فى ١٩٧٣ الى حوالى ١٩ الف طن عام ١٩٧٤ ، ثم اخذت تتجه الى الارتفاع بدرجة كبيرة بعد ذلك .

ويلاحظ ان واردات القطاع العام اتجهت نحو التناقص فى السنوات الاخيرة ، بينما اخذت واردات القطاع الخاص فى التزايد :

× فكانت الاولى عام ٨٤ / ١٩٨٥ حوالى ٩١ الف طن ، فانخفضت الى ٥٤ الف طن فى ٨٥ / ١٩٨٦ .

– وكانت الثانية عام ٨٤ / ١٩٨٥ حوالى ٢٦ الف طن ، فارتفعت الى ٥٢ الف طن ، أى انه فى عام واحد انخفضت الاولى الى النصف وارتفعت الثانية بمقدار الضعف .

الصادرات : وكانت تتراوح بين حد ادنى ٩٣ طنا سنة ١٩٧٣ وحد أقصى ٥٨٢ طنا سنة ١٩٦٨ ، وكانت نسبة الكميات المصدرة إلى الكميات المستوردة ٢ ٪ فى عام ١٩٨٤ .

التطور الكمى لمتوسط استهلاك الفرد من الأسماك :

الأسماك المحلية الطازجة : لم يحدث تغير كبير لاستهلاك الفرد منها خلال الفترة من ٥١ / ١٩٥٢ الى ٦٨ / ١٩٦٩ ، اذ كان حوالى ٢,٣٠ ، ٢,٤ كجم فى السنة على الترتيب ، ثم اخذ يتجه الى الارتفاع فصار ٣,٦ كجم فى عام ٨٣ / ١٩٨٤ .

ويرجع هذا الارتفاع الطفيف لقيام الدولة بدعم اسعار الاسماك المستوردة وانخفاض اسعار بيعها .

الأسماك المستوردة : أخذ نصيب الفرد منها يتجه الى الارتفاع بدرجة ملموسة فى النصف الأول من الثمانينات ، فقد ارتفع من حوالى كيلو جرام واحد فى ٨١ / ٨٢ الى حوالى ٢ كيلو جرام فى ٨٢ / ٨٣ . ويرجع ذلك الى الفرق الكبير بينها وبين الاسماك الطازجة فى الثمن بسبب دعمها .

الأسماك المحفوظة : لم يحدث تغير فى نصيب الفرد منه لانها غير مدعمة ، ومعظم كميات الاستهلاك مستوردة من الخارج .

تطور الأنماط الاستهلاكية للأسماك فى الريف والحضر :

– هناك تفاوت كبير فى نمط استهلاك الأسماك بين المحافظات المختلفة :

• ففى المحافظات الساحلية يزيد عن باقى المحافظات بدرجة ملحوظة ، حيث يبلغ ٢٦ كيلو جرام فى محافظة بور سعيد ، و٢ كيلو جرام فقط فى حضر المنيا ، واقل من ٣ كيلو جرام فى حضر محافظات اسيوط وسوهاج ، و٢١ كيلو جرام فى حضر دمياط ، و٣ كيلو جرام فى حضر اسيوط .

• هذا بينما كان الفرق بين الحدين الاقصى والادنى لمتوسط استهلاك الفرد فى الريف يزيد عنه فى الحضر ، فانه يتجه الى الانخفاض .

• ومتوسط استهلاك الفرد من الاسماك الطازجة فى الحضر يزيد عنه فى الريف ، وفى الوجه القبلى بدرجة اكبر من الوجه البحرى – كما ان متوسط استهلاك الفرد فى الوجه البحرى يزيد عنه فى الوجه القبلى بصفة عامة سواء فى الريف او الحضر – ففى ريف الوجه البحرى كان حوالى ضعف نظيره فى ريف الوجه القبلى ، وفى حضر الوجه البحرى كان حوالى ضعف نظيره فى حضر الوجه القبلى بنسبة زيادة ٥٦ ٪ ، ٥٣ ٪ عامى ٧٤ / ٧٥ ، ٨١ / ٨٢ على الترتيب .

مقارنة متوسط استهلاك الفرد المصرى من الأسماك بنظيره فى دول العالم (فى الفترة ٧٨ – ١٩٨١) :

– متوسط ما يحصل عليه الفرد فى مصر سنويا ٥ كيلو جرام ، بينما يحصل الفرد :

فى اليابان على ٨٥ كيلو جرام فى السنة .

وفى اسبانيا على ٢٢ كيلو جرام فى السنة .

وفى روسيا على ٢٦ كيلو جرام فى السنة .

وفى فرنسا على ٢٤ كيلو جرام فى السنة .

مقارنة استهلاك الفرد المصرى من الأسماك بنظيره فى الدول العربية :

– متوسط ما يحصل عليه الفرد المصرى فى السنة من الاسماك يبلغ ٥ كيلو جرام .

وفى الامارات ٢٥ كيلو جرام فى السنة .

وفى اليمن الجنوبية ١٨ كيلو جرام فى السنة .

تسويق الأسماك

كلما زادت الكفاءة التسويقية زادت سرعة وصول الاسماك للمستهلك

بالشكل المطلوب ، لأن الاسماك من السلع السريعة التلف .

ويتسم النظام التسويقى المصرى للاسماك بما يأتى :

× تسليم المنتج او الصياد انتاجه دون اية عمليات فرز للاصناف السمكية المختلفة او تدريج لأحجامه المختلفة .

× يتم البيع لتجار الجملة أو تجار التجزئة عن طريق المزادات بالحلقات التسويقية ، ووحدة البيع هى العبوة السمكية الكاملة دون وزن أو فرز الأصناف والأحجام .

× يتم نقل الاسماك الى أسواق الأحياء السكنية ، وقد تكون محلات صغيرة او عربات من الخشب .

وقد اتبع هذا النظام التسويقى لضمان سرعة تداول الاسماك قبل تلفها .

× ويتم صيد الاسماك حسب القواعد المعمول بها فى كل محافظة ، ويقوم الصيادون بتسليمها لاحدى الجهات الآتية :

- شركة تسويق الاسماك .
- الجمعيات التعاونية .
- تجار الجملة .
- شركة مصر / أسوان .

كفاءة الوظائف التسويقية :

تعتبر عملية التسويق هى المحصلة النهائية المعبرة عن مجهودات القطاع الانتاجى ، وبقدر النجاح فى تحقيق هذه الخدمة فإنه يمكن تقدير مدى نجاح مشروعات التنمية فى هذا القطاع الهام .

ويمكن التحكم فى سعر السوق ، دون التعرض لاحتكار التجار ، بتنظيم عرض الاسماك فى الاسواق ، مما يتطلب ان يتولى هذه الخدمة تنظيم مؤسسى متكامل رأسيا ، يكون مسئولا عن تقديم الخدمات التسويقية الكاملة ، ابتداء من مواقع الانتاج حتى توصيل الاسماك للمستهلك ، باسعار معتدلة دون احتكار .

ويعتبر تطبيق الوسائل التكنولوجية فى تداول الاسماك وحفظها ، زيادة رأسية فى الانتاج ، وهذه الزيادة تتناسب طرديا مع امكان المحافظة على الاسماك بحالتها الطبيعية .

السياسة السعرية للاسماك

سياسة التسعير الجبرى :

هناك بعض الاصناف المحدودة من الاسماك المحلية مثل : البلطى والبياض والقراميط التى تعرض فى منافذ القطاع الخاص حيث تحدد بعض المحافظات اسعارها ، وهذه الاسعار تقل عن اسعار التوازن فى السوق .

اما الاسماك التى تعرض فى منافذ التوزيع التموينية (القطاع العام) فان اسعارها تحدد من قبل الحكومة . ومن جهة اخرى تحدد الحكومة اسعار الاسماك المجمدة والمستوردة بواسطة القطاع الخاص على اساس تكاليف الاستيراد وهوامش ربحية محددة .

وفيما عدا ذلك لا تفرض وزارة التموين تسعيرة جبرية للاسماك المحلية التى تعرض فى منافذ القطاع الخاص ، وتكتفى بسياسة الاسعار الودية التى انعكس أثرها على الآتى :

– عدم معرفة الغالبية العظمى من جمهور المستهلكين بانواع الاسماك وأحجامها المدرجة فى جداول التسعير الجبرى .

– اضطرار العديد من تجار الاسماك – احيانا – الى بيع ما لديهم بالاسعار المتاحة فى السوق ، والتى تقل عن السعر الجبرى خوفا عليها من التلف .

– الصعوبة الشديدة فى تحديد سعر جبرى ، بهامش ربح مناسب ، حتى وان توافرت البيانات اللازمة ، بسبب الاختلافات الكثيرة فى قيمة تكاليف الانتاج من منطقة لأخرى ، ومن صياد لآخر ، ومن يوم لآخر .

سياسة دعم الاسماك :

اذا تم خصم اجمالى الارباح التى حققتها الحكومة من المتاجرة فى الاسماك بانواعها المختلفة ، خلال الفترة من ١٩٧٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ ، والذى بلغ ٣ ملايين جنيه من اجمالى الدعم فى تلك الفترة – ومقداره ٩١ مليونا من الجنيهات سنويا – فان متوسط الدعم لجميع انواع الاسماك بلغ (٧ مليون جنيه سنويا) أى ٤٠ جنيه للطن .

تحليل أسعار الأسماك

معدل زيادة اسعار الأسماك وأسعار السلع البديلة في الفترة من ١٩٧٧ – ١٩٨٥ :

× كانت زيادة سعر البلطي – وهو السمك الشعبي الرئيسي والذي يمثل ٥٠ ٪ من انتاج الاسماك في هذه الفترة – بمعدل ١٧ ٪ سنويا .

× وكانت زيادة سعر البياض – الذي يمثل الانواع عالية الجودة – بمعدل ١٧ ٪ سنويا ايضا .

× وقد قورن معدل هذه الزيادة بمعدل الزيادة في سعر لحم الكندوز والدجاج ، كبديل للحم الاسماك ، فوجد ان معدل الزيادة في لحم الكندوز ١٠ ٪ سنويا ، وفي لحم الدجاج ٩ ٪ سنويا .

× اما معدل الزيادة السنوية في البدائل النباتية ، وهي اقل جودة من اللحوم ، فكانت ١١ ٪ في الفول ، و١٥ ٪ في العدس .

وعلى ذلك فان معدل الزيادة السنوية في اسعار البدائل الحيوانية ، وفي البدائل النباتية ، اقل من معدل الزيادة في سعر الاسماك بنوعيها .

العوامل المسببة لارتفاع أسعار الأسماك :

إن العرض والطلب للأسماك ، لا يخضع على المدى الطويل للاستجابة السعرية الا بتوافر الوسائل التكنولوجية بالحفظ والتبريد ، ووسائل التنمية كالاستزراع السمكي ، وخطة التنمية السمكية للموارد المائية المتاحة ، ولذلك فان هناك عوامل اخرى مؤثرة في العرض والطلب تسببت في ارتفاع اسعار الاسماك بمعدل كبير .

وتنقسم الى مجموعتين هما :

– عوامل خاصة بالاقتصاد القومي : التضخم والمستوى العام للأسعار .

– عوامل راجعة لسوق السمك نفسها : وهي العوامل المؤثرة في العرض والطلب على الاسماك .

الإنتاج ينمو بمعدل يقل كثيرا عن المقدر :

صاحب نمو الطلب الفعال – والمقدر بحوالي ٤,٨٤ ٪ سنويا – نمو حقيقي في أسعار الأسماك بلغ حوالي ٧,٦ ٪ سنويا ، والنمو الثاني يعبر عن معدل نمو الفجوة في الكمية بين ما يطلبه السوق من الاسماك والمتاح منها انتاجا واستيرادا . وهذا يعني ان معدل نمو هذا المجموع (اي الاستهلاك الفعلي) كان اقل من ٤,٨٤ ٪ سنويا ، بالرغم من نمو واردات الاسماك بحوالي ١٢ ٪ سنويا خلال الفترة من ٧٧ الى ١٩٨٥ ، ومن ثم فانه يمكن استنتاج ان معدل نمو الانتاج كان اقل من المقدر بحوالي ٥,٣ ٪ سنويا .

الهوامش التسويقية للأسماك والانتشار السعري

الهوامش التسويقية هي القيمة الاجمالية للفرق بين سعر المستهلك وسعر المنتج ، اما الانتشار السعري فهو صورة النسبة المئوية لنصيب المنتج في جنيه المستهلك .

ولأن إنتاج الأسماك يتميز بالتقلب من سنة لأخرى وبالتقلبات الموسمية ، فقد لجأت الدراسة لتحليل الهوامش التسويقية والانتشار السعري الى مقارنة المتوسط السنوي لفترتين زمنيتين مقدار كل منهما خمس سنوات ، اختيرتا على اساس تجانس اتجاهات الهوامش التسويقية والاسعار .

وقد اتضح انه كان هناك تطور مستقر ومحدود بين الارتفاع والانخفاض في قيمة الهوامش التسويقية للاسمــــاك خــلال الفترة ٧٥ – ١٩٨٠ ، ثم حدثت طفرة في مستوى كل من الاسعار والهوامش التسويقية منذ عام ١٩٨١ وحتى ١٩٨٥ .

وتوضح البيانات المتاحة ما يأتي :

– ان القيمة الاجمالية للهامش التسويقي للسمك البلطي ، قد ارتفعت من سبعة قروش للكيلو في الفترة الزمنية الاولى لمقارنة المتوسط السنوي الى حوالي ٢٠ قرش للكيلو في الفترة الزمنية الثانية .

– اما بالنسبة للسمك البياض ، فقد ارتفع هذا الهامش من حوالي ١٣ قرش في الفترة الزمنية الاولى الى ٥٥ قرش في الفترة الزمنية الثانية .

وهذا معناه ان الهامش بين المنتج والمستهلك قد تضاعف ثلاث مرات في الثمانينات في حالة السمك البلطي ، بينما تضاعف اكثر من اربع مرات بين الفترتين بالنسبة للسمك البياض ، ولم يكن هناك ما يبرر هذا الارتفاع من تطور في الخدمات التسويقية ، وقد يكون سببه وجود هوامش ربحية لوسطاء او احتكار في احدى مراحل التسويق .

علاقة الهوامش التسويقية بانتقال العرض والطلب :

بمقارنة ارتفاع قيمة الهامش التسويقى بين المنتج والمستهلك بنصيب المنتج فى جنيه المستهلك فى حالة كل من السمك البياض والبلطى ، اتضح الآتى :

– ارتفاع قيمة الهامش التسويقى لكل من السمك البلطى والبياض أدى فعلا الى انخفاض نصيب المنتج فى جنيه المستهلك .

– رغم ارتفاع قيمة الهامش التسويقى للسمك البلطى فى الفترة (٨١ – ١٩٨٥) الى ثلاثة اضعاف قيمته فى الفترة (٧٥ – ١٩٨٠) ، فان انخفاض نصيب المنتج فى جنيه المستهلك كان ضئيلا ، لأنه انخفض فى فترة المقارنة الثانية الى ٨٥,٧ ٪ ، وكان فى فترة المقارنة الأولى ٨٧,٤ ٪ .

وهذا يعنى : ان الارتفاع فى سعر المستهلك نتيجة زيادة الهامش التسويقى لم يصاحبه نقص فى سعر المنتج ، بل صاحبته زيادة بمعدل اقل من الزيادة فى سعر المستهلك .

بما يدل على انه حدث نقص فى العرض من الانتاج المحلى بين فترتى المقارنة ولم تحدث زيادة ، مما جعل هذا النقص يؤدى الى زيادة سعر المنتج ويخفض من اثر نقص السعر الراجع لزيادة الهامش التسويقى ، والدليل على ذلك ان نمو اسعار المنتج للسمك البلطى كان ١٨,١ ٪ ، ومعدل نمو اسعار المستهلك له (البلطى) كان ١٨,٥ ٪ بين فترتى المقارنة (٧٥ / ١٩٨٠ – ٨١ / ١٩٨٥) .

– ارتفاع قيمة الهامش التسويقى بين المنتج والمستهلك للسمك البياض فى فترة (٨١ – ١٩٨٥) الى حوالى اربعة اضعاف ما كانت عليه فى فترة (٧٥ – ١٩٨٠) ، صاحبه حدوث انخفاض ملحوظ فى نصيب المنتج فى جنيه المستهلك ، من ١٨,٧ ٪ فى فترة (٧٥ – ١٩٨٠) الى حوالى ٧,٨ ٪ فى فترة (٨١ – ١٩٨٥) .

وهذا يدل على ان الطلب على السمك البياض كان اعلى مرونة منه على السمك البلطى ، فانتقل اليه جزء كبير من الهوامش التسويقية ، مما رفع سعر المستهلك كثيرا عن سعر المنتج نتيجة انخفاض مرونة عرضه . ولكن يبدو ان انخفاض نصيب المنتج فى جنيه المستهلك قد صاحبه ايضا نقص فى الانتاج او العرض من السمك البياض ، بما حد من الانخفاض فى سعر المنتج بمعدل كبير وأدى لزيادته فى سعر المستهلك .

التوصيات

وعلى ضوء التقرير الموسع الذى عرض على المجلس ، وما دار حوله من مناقشات ، وما طرح من اتجاهات وآراء – يوصى بما يأتى :

* الاسراع الى تطوير الاساليب الحالية لاحصائيات الثروة السمكية ، واجراء المسوح المطلوبة لذلك ، لأهميتها فى التخطيط الانمائى لهذه الثروة .

* زيادة تصدير كميات الاسماك الفاخرة من مصر الى الخارج ، خاصة الى اسواق الدول العربية ، للحصول على النقد الاجنبى اللازم لاستثمار تنمية قطاع الثروة السمكية . مع انشاء صندوق تستخدم حصيلة أرباحه فى تمويل دعم الاسماك الشعبية التى تستورد من الدول العربية المنتجة لها لسد احتياجات محدودى الدخل .

* دعم المناطق الاقليمية للثروة السمكية بالخبرات الفنية والعلمية والادارية ، والعمل على عدم تدخل المحليات فى شئون المناطق حتى لا يحدث تضارب فى القرارات ، وذلك طبقا للقرار الجمهورى الخاص بانشاء الهيئة العامة للثروة السمكية .

مع ضرورة توحيد جهات الاشراف على الثروة السمكية .

* تكثيف الدراسات الخاصة بالاستغلال الامثل للثروة السمكية التى تزخر بها بحيرة السد العالى ، خاصة وان انتاجها السمكى بدأ يتجه نحو الانخفاض .

* اعتماد مشروعات الثروة السمكية ضمن مشروعات الامن الغذائى للاستفادة من فائدة القروض الميسرة .

* العمل على زيادة وحدات الصيد ذات المحركات الكبيرة المجهزة لحفظ الاسماك .

* انشاء الموانى والارصفة الملحق بها ورش الصيانة ومحطات البترول وباقى الخدمات اللازمة لوحدات الصيد .

* زيادة نقط السروح والعودة لأحكام الرقابة لمنع تهريب الأسماك .

* منع الصيد بالطرق المخالفة ، وتشديد الرقابة بواسطة شرطة المسطحات لتنفيذ قانون الصيد فى هذا الخصوص . مع العمل على فتح

المناطق المغلقة بواسطة سلاح الحدود .

* اعادة النظر فى قوانين الصيد وتعديلها والتنسيق بينها ، بما يساعد على نجاح خطط تنمية الثروة السمكية .

* منع قيام نظام « الاحواش » و « التحاويط » السائد حاليا ، لأنه لا يؤدى الى انتاج كمى ، يسهم فى سد الفجوة الغذائية .

* عدم التوسع فى المزارع السمكية الا فى حدود المتاح من الزريعة المفرخة صناعيا وفقا لحاجة السوق . مع التصدى للزراع الذين يلجئون الى التجار المخالفين للتعليمات والذين يصطادون الزريعة من البحيرات والبواغيز باساليب غير مشروعة .

* التوسع فى تجربة الأقفاص السمكية ، بعد أن دلت المؤشرات الاولية للتطبيق على نجاحها .

* ايقاف أى مزارع تستخدم المياه العذبة – وعددها حاليا غير قليل لما فى ذلك من أثار سلبية على الزراعة والاغراض الاخرى لاستخدام المياه ، إعمالا للقانون الذى يجرم ذلك اصلا .

* الاتجاه الى عدم تشجيع او منح قروض او تراخيص إلا للمزارع الحديثة المستوفاة لدراسة الجدوى اللازمة .

* رفع انتاجية المزارع الحكومية الحالية ، والقضاء على المعوقات التى تحول دون ذلك حتى تنخفض تكاليف الانتاج .

* تطبيق الوسائل التكنولوجية الحديثة فى التداول والحفظ .

* دعم مراكز البحوث لوضع نظام علمى لانتاج الاسماك ومعالجة اثار تلوث المياه ، ومنع القاء المخلفات بها ، والتى تؤثر على كل من الاسماك والانسان . مع التحذير من استخدام مياه الصرف الصحى كمربى للمزارع السمكية .

* اهمية وجود البنية الاساسية التسويقية من ثلاجات وسيارات نقل مبردة ومجهزة ونقاط التجهيز والتغليف والتعبئة ، لتنظيم عرض الاسماك بالاسواق ، وبالتالى التحكم فى السعر .

* ضرورة قيام تنظيم مؤسسى متكامل رأسيا ، يكون مسئولا عن تقديم الخدمات التسويقية المتكاملة من مواقع الانتاج وحق المستهلك ، للقضاء على الوسطاء والحد من احتكارهم للسوق ، بهدف وصول الانتاج الى المستهلك مباشرة .

* العمل على اعطاء مزايا وحوافز تؤدى الى تشجيع المستثمرين العرب والاجانب لاقامة شركات لهذا الغرض بامكانات وطاقات كبيرة تساهم فى تنمية الثروة السمكية . مع وضع الضوابط لجدية وتنظيم هذه المشروعات ، مراعاة للصالح الوطنى .

* عقد اتفاقيات متعددة الاطراف مع دول الخليج خاصة عمان ، ومع الصومال وجيبوتى ، لوجود الخبرة الفنية العالية للاستغلال الامثل المشترك مع تلك الدول الغنية بالثروة السمكية .

مع ضرورة الاهتمام باعادة الصيد فى اعالى البحار ، حيث انه مجال كبير للاستثمار العربى المشترك ، مما يساعد على سد احتياجاتنا من الاسماك .

* اجراء دراسات جدوى لكل منطقة من مناطق البحيرات لوجود الاختلافات بينها ، وذلك للترجيح بين مزايا او عيوب اعذاب بعض هذه البحيرات . مع الاخذ بمبدأ التعميم فى موضوع تجفيفها من عدمه ، على ان تعطى اولوية فى هذه الدراسات للجانب الاقتصادى على الخصوص – خاصة وان وزارة الرى تستخدم جزءا من هذه البحيرات لتخزين مياه السدة الشتوية بدلا من إلقائها فى البحر . وعلى ضوء ذلك كله يمكن اتخاذ القرار المناسب السليم بالنسبة لكل منطقة على حدة .

* تحسين الاحوال المعيشية للصيادين ، وتطوير مجتمعاتهم من خلال جمعياتهم التعاونية ، وذلك على ضوء ما جاء من توصيات بتقرير المجلس القومى للخدمات فى دورته الرابعة .

مع زيادة رأس مال الصندوق الخاص بدعم الصيادين ، وتيسير اجراءات الاقراض والتحصيل دون تعقيدات ادارية .

* الاهتمام بتدريب الصيادين داخليا وخارجيا ، مع التركيز على تدريب ابنائهم ، لإعداد وتأهيل جيل جديد من الصيادين الحرفيين من خلال وضع برامج لأحدث اساليب الصيد المتطورة علميا ، وأساليب تداول الاسماك وأقلمة الزريعة والملاحة البحرية ، وطرق كشف الأسماك وحفظها ، وأدوات الصيد ، وصناعة المراكب الحديثة .

مع التوسع فى انشاء ودعم مدارس الصيد الخاصة بهم .

سياسة إنتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية

تعتبر صناعة الصابون من الصناعات القديمة التى ترجع نشأتها الى القرن الخامس عشر . ومنذ بداية القرن العشرين بدأ تطوير طرق تصنيعه وآلات صناعته .

ومن اهم مشروعات خطة الصناعة ، مشروع تطوير صناعة الصابون لانتاج انواع ذات مواصفات ثابتة ومرتفعة الجودة .

وقد سبق للمجلس إنجاز دراستين عن صناعة الزيوت ومشتقاتها ومستقبلها ، فى دورتيه السابعة والثالثة عشرة - ثم رؤى تخصيص دراسة عن سياسة انتاج وتسويق الصابون والمنظفات الصناعية ، باعتبارها من السلع الاستهلاكية الأساسية .

وتخلص اهم نقاط هذه الدراسة الموسعة فيما يأتى :

اهم المشكلات : وتتلخص أهم المشكلات فى مجال صناعة الصابون والمنظفات الصناعية فى النقاط الآتية :

- وجود طاقات انتاجية غير مستغلة .
- عدم استقرار الكميات المعروضة من الصابون .
- عدم توافر بعض الأصناف المنتجة .
- عدم جودة الاصناف المنتجة .
- ارتفاع أسعار الصابون والمنظفات الصناعية فى السوق السوداء .
- زيادة الواردات من مستلزمات إنتاج الصابون ، ومن ثم زيادة ما تتحمله الدولة من أعباء النقد الأجنبى .
- الدعم المباشر وغير المباشر للصابون والمنظفات .

هدف البحث : ويتركز الهدف من بحث هذا الموضوع فى اجراء دراسة تحليلية للصابون والمنظفات ، على ضوء الاحصاءات الرسمية المتاحة ، للتعرف على ما يأتى :

- الطاقات الانتاجية المستغلة ، والطاقات غير المستغلة ، ومقدار الطاقة الانتاجية المطلوبة حتى عام ٢٠٠٠ .
- معدلات الاستهلاك وأنماطه ، ومقارنته بما فى الدول الأخرى ، لوضع خطة للاستهلاك الرشيد .
- التسويق ونظام التوزيع بالحصص لتحقيق عدالة التوزيع .
- الأسعار والدعم المباشر وغير المباشر لترشيده .
- واردات مستلزمات الإنتاج لترشيدها .

وذلك للوصول إلى توصيات يساعد الأخذ بها فى علاج المشكلات السابق الاشارة إليها .

انواع المنظفات :

تنقسم المنظفات الى ثلاثة منتجات رئيسية هى :

× صابون الغسيل .
× صابون التواليت (الحمام) .
× المنظفات الصناعية .

الصابون : تشتمل المواد الاساسية المستخدمة فى صناعة الصابون على :الشحوم الحيوانية والزيوت النباتية وخليطهما ، او الاحماض الدهنية مع القلوى ، وغالبا ما تستخدم هذه الشحوم والزيوت على هيئة خليط ، تختلف نسبة كل منهما فيه الى الآخر على عدة عوامل فنية .

أما صابون الغسيل فاهم أنواعه : صابون غسيل ابيض رقم (١) ، ورقم (٢) .

واما صابون التواليت : فيطلق عليه ايضا صابون الزينة .

وتوجد أنواع أخرى من الصابون هى :

• صابون المطبخ .

• الصابون النابلسى ، ونظرا لارتفاع سعر الزيتون الذى يصنع منه فقد قل انتاجه فى مصر .

• الصابون المبشور (او القشور) .

• الصابون الشفاف .

• الصابون الطبى ويستخدم لأنواع معينة من الأمراض الجلدية ، ومنه الانواع المضاف اليها مضادات لبكتريا الجلد ، ويطلق عليها صابون مزيل لرائحة العرق .

المنظفات الصناعية : وهى عبارة عن خليط من المواد الصناعية العديدة ذات فاعلية فى تنظيف الملابس ، وفى عمليات التنظيف المختلفة ، دون ان يكون لها اى آثار جانبية على الاشياء التى يتم تنظيفها .

والمنظفات البودرة المستعملة فى مصر نوعان :

النوع الاول : برغوة ويستخدم فى الغسالات العادية .

النوع الثانى : بدون رغوة ويستخدم فى الغسالات الاوتوماتيكية .

استقراء الاحصاءات ودلالاتها

الطاقات المستغلة والطاقات المعطلة :

أولا : فى صناعة صابون الغسيل : فى الفترة من ٨١ / ١٩٨٢ الى ٨٥ / ١٩٨٦ :

كانت تتجه الى الارتفاع فى القطاع العام ، فارتفعت من ٦ ٪ فى ٨١ / ١٩٨٢ الى ٤٣ ٪ فى ٨٥ / ١٩٨٦ ، وبلغت ١٦ ٪ فى متوسط هذه الفترة .

بينما اتجهت الى الانخفاض فى القطاع الخاص من ١٣ ٪ الى ٦٪ فى الفترة نفسها ، وبلغت فى متوسط هذه الفترة ٨ ٪ .

ثانيا : فى صناعة المنظفات : فى الفترة من ٨١ / ١٩٨٢ الى ٨٥/ ١٩٨٦ : كانت الطاقات المستغلة فى القطاع العام تنخفض عن الطاقة القصوى فى المتوسط بنسبة ٣ ٪ نتيجة الاعطال العادية كانقطاع الكهرباء وغيره ، وانها كانت تتجه الى الارتفاع فى هذه الفترة بصفة عامة ، فبلغت نسبتها عام ٨٥ / ١٩٨٦ حوالى ٤٨ ٪ ، وكذلك اتجهت الى الارتفاع فى القطاع الخاص فكانت ١ ٪ عام ٨٤ / ١٩٨٥ وبلغت ٢٪ فى عام ٨٥ / ١٩٨٦ .

تطور الانتاج :

تطور انتاج صابون الغسيل : فى الفترة من ١٩٦٦ الى ٨٦ / ١٩٨٧ :

اتجه انتاج القطاعين العام والخاص منذ بداية هذه الفترة حتى ٨٤ / ١٩٨٥ الى الارتفاع حوالى اربعة امثال ما كان عليه سنة ١٩٦٦ ، ولكنه انخفض خلال العامين ٨٤ / ١٩٨٥ ، ٨٦ / ١٩٨٧ الى ٢٥ ٪ .

وكان الانتاج المستهدف ٢٥٠ الف طن فى آخر هذه الفترة ، فانخفض الى ٢٠٨ الف طن ، وكانت نسبة انتاج القطاع الخاص الى اجمالى هذا الانتاج تتراوح بين ٣ ٪ عام ١٩٧٧ و ١٧ ٪ فى عام ١٩٧٦ ، وبلغت ١٢ ٪ فى متوسط هذه الفترة .

تطور انتاج صابون التواليت : فى نفس الفترة السابقة من ١٩٦٦ الى ٨٦ / ١٩٨٧ :

كان الانتاج فى هذه الفترة يتجه الى الارتفاع بصفة عامة ، فارتفع فى عام ٨٧ / ١٩٨٨ فى القطاع العام الى اكثر من خمسة امثاله عام ١٩٦٦ . اما فى القطاع الخاص فبياناته غير متاحة ، وانتاجه اقل من الف طن سنويا .

تطور الانتاج للمنظفات الصناعية : فى الفترة من ١٩٦٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ : كان انتاج القطاعين العام والخاص فى هذه الفترة يتجه الى الزيادة ، فكانت نسبة الزيادة فى القطاع الاول فى ١٩٦٦ الى ١٩٧٤ حوالى ١٨٪ ، واستمرت خلال بقية هذه الفترة ١٩٨١/٨٠ الى ٨٦/ ١٩٨٧.

وكانت نسبة الزيادة فى القطاع الثانى تتراوح بين ٦ ٪ و ٢١ ٪ فى عام ٨٢/ ١٩٨٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ .

تكلفة إنتاج الوحدة من الصابون والمنظفات :

– وحدة صابون الغسيل : تكلفة انتاج قطعة الصابون زنة ٤٠٠ جرام كانت تتجه الى الارتفاع خلال الفترة المدروسة بنسبة ٢٥ ٪ فى ٨٤ / ١٩٨٥ ، حيث كانت ٨ قروش فصارت ١٠ قروش فى ٨٦ / ١٩٨٧. وترجع تلك الزيادة الى ارتفاع التكاليف الاخرى غير تكاليف الخامات (المدعمة) وخاصة تكاليف الاجور .

- وحدة صابون التواليت : رغم تثبيت سعر بيع الشحوم للمصانع - وتدعيمه كما في صناعة صابون الغسيل - فإن إجمالي تكاليف قطعة الصابون زنة ١٣٥ جرام كانت تتجه ايضا الى الارتفاع بصفة عامة واقل منها في صابون الغسيل بنسبة ٤ ٪ ، حيث كانت ٦ و٧ قروش في ٨٤ / ١٩٨٥ ، فصارت ٩ و٧ قروش في ٨٦/ ١٩٨٧ ، ويرجع ذلك الى الارتفاع في التكاليف الاخرى غير المدعمة وبخاصة تكاليف الاجور .

- وحدة المنظفات الصناعية : تكلفة انتاج علبة المنظف زنة ٢٠٠ جرام اتجهت الى الارتفاع خلال الفترة المدروسة ، فارتفعت من ٢٧ قرش عـام ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٣٦ قرش عـام ٨٦ / ١٩٨٧ اى بنسبة ٣٣ ٪ ، وترجع تلك الزيادة الى الارتفاع المستمر في جميـع عناصر التكاليف .

التجارة الخارجية للصابون والمنظفات

تعتمد مصر اعتمادا كبيرا على استيراد الشحم الحيواني البقرى من الخارج . وامريكا هي المصدر الرئيسي لهذا النوع ، وتنتج من الشحوم الحيوانية نصف حجم الانتاج العالمي ، ونصيبها في التجارة العالمية الثلثان ، ويليها دول السوق الاوربية وتساهم بمقدار الثلث .

الواردات من مستلزمات الانتاج :

ان مواد هذه الصناعة وهى الشحوم الحيوانية واستيارين النخيل وزيت جوز الهند لا تنتج محليا ، ولذلك تستورد للقطاعين العام والخاص من الخارج .

وتعتبر مصر من اكثر الدول استيرادا للشحوم الحيوانية ، وكانت وارداتها في الفترة من : ١٩٧٥ الى ٨٧ / ١٩٨٨ تتراوح بين ٢٧٣ الف طن عام ١٩٧٧ و ١٧٨ الف طن عام ٨٧ / ١٩٨٨ ، ثم انخفضت الواردات بعد عام ٨٣ / ١٩٨٤ حتى وصلت الى ٣١ ٪ عام ١٩٨٨/٨٧ بسبب الاتجاه الى زيادة انتاج المنظفات والتقليل من انتاج صابون الغسيل .

كما ان مصر تستورد مستلزمات الانتاج من الاستيارين والاحماض الدهنية ، وقد بلغت الكمية المستوردة من الاستيارين عام ٨٦ / ١٩٨٧حوالى ١٧ الف طن . ومن الاحماض الدهنية خلال المدة من ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ حوالى ٠,٥ و ١ و ١,٥ الف طن على الترتيب .

وقد تم الاتجاه منذ عام ٧٦ / ١٩٨٧ الى استخدام بدائل للشحوم الحيوانية في صناعة الصابون لتنويع مصادر الاستيراد .

الواردات من الصابون والمنظفات :

تستورد مصر صابونا ومنظفات صناعية بكميات متفاوتة في السنوات الاخيرة ، ولم تصدر منه الا ٤١ طن فقط في عام ١٩٧٦ ، حيث استوردت من صابون الغسيل كميات تتراوح بين ٢١ الف طن عام ٨١ / ١٩٨٢ وطن واحد عام ٨٤ / ١٩٨٥ ، ولم تستورد شيئا منه في الفترة من ٨٥ / ١٩٨٦ الى ٨٧ / ١٩٨٨ .

ولم تستورد صابون التواليت الا عام ٨٠ / ١٩٨١ فقط وبلغت الكمية ٦٤٢٠ طن .

اما المنظفات ، فكانت الواردات منها تتجه الى الارتفاع في الفترة من ١٩٧٤ الى ٨٢ / ١٩٨٣ من ٨٣٧ طن الى ١٦ الف طن ، ثم بدأت تنخفض حتى بلغت عام ٨٧ / ١٩٨٨ حوالى ٥٩٧ طن فقط .

الأسعار والدعم

تطور اسعار الصابون والمنظفات :

يباع الصابون والمنظفات لدى توافرهما بالاسعار المحددة ، وعند حدوث اختناقات ترتفع الاسعار بالسوق السوداء ، وقد بلغت الضعف او اكثر وخاصة في السنوات الاخيرة بسبب ثبات الاسعار المحددة لفترات طويلة ، رغم الارتفاع المستمر في تكاليف الانتاج .

الأسعار الجبرية لصابون الغسيل :

ظل السعر الجبرى لقطعة صابون الغسيل زنة ٤٠٠ جرام - وهو ٥ قروش - ثابتا لمدة ١٥ عاما ، من ٦٧ - ٨٢ ، ثم ارتفع الى ٧ قروش عام ١٩٨٣ ، واستمر السعر الجبرى ثابتا حتى الآن ٤ قروش - بالنسبة لصابون البطاقات التموينية زنة ٢٢٥ جرام ، بينما ارتفع سعر هذه القطعة في السوق السوداء الى ٣٠ و ٤٠ قرش .

وابتداء من اغسطس ١٩٨٧ ، صرح لمصانع القطاع العام بانتاج صابون غسيل رقم (١) معطر زنة القطعة ٢٥٠ جراما ، بسعر ٢٠ قرش للمستهلك ، كما صرح لها ابتداء من مايو ١٩٨٨ بانتاج صابون زنة ٤٠٠ جرام سعره ٥٠ قرش . الى جانب انتاج بعض شركات القطاع الخاص قطعة زنة ٢٥٠ جرام بسعر الواحدة ٤٠ قرشا ، وقطعة اخرى زنة ٤٠٠

جرام بسعر ٥٠ و ٦٠ قرش ، كما يعرض حاليا صابون يشبه السانلايت بسعر ٣٠ قرش للقطعة .

الأسعار الجبرية لصابون التواليت :

سارت هذه الأسعار على النحو التالى :

- ظلت ١٤ عاما (من ٦٧ / ١٩٨٢) ٥ قروش للصنف العادى ، و٧,٥ قرش للصنف الفاخر للقطعة زنة ١٣٥ جرام .
- من عام ١٩٨٢ الى ١٩٨٦ ارتفع سعر الصنف العادى الى ٨ قروش وسعر الصنف الفاخر الى ١٢ قرش ، ولكن سعر القطعة فى السوق السوداء ارتفع الى ٣٠ قرش .
- من ١٩٨٧ حتى ١٩٨٨ وحد سعر القطعة فكان ٣٠ قرش .
- ابتداء من اغسطس ١٩٨٧ ، انتج القطاع العام أصنافا اخرى مميزة وذات الوزن بسعر ٣٠ و ٣٥ و ٤٠ قرش ، كما ان شركات الاستثمار طرحت انتاجا يبلغ سعره من ٥٠ الى ٨٠ قرش .

الاسعار الجبرية للمنظفات :

سارت هذه الأسعار على النحو التالى :

- ظلت ثمانية اعوام من ٧٨ الى ١٩٨٦ ثابتة ، فكانت ٩ قروش لعلبة السافو زنة ٢٠٠ جرام .
- من ٨٧ الى ١٩٨٨ ارتفع سعر العلبة إلى ٤٠ قرش ، وانتج صنف جديد زنة العلبة منه ٣٠ قرش .

ويتوافر بالاسواق حاليا العديد من أصناف المنظفات إنتاج القطاعين العام والخاص متفاوتة الاوزان ، الجاف منها يتراوح وزنه بين ٤٠٠ و ٨٠٠ جرام والسعر بين ١٢٥ قرش و ٢٢٥ قرش ، والسائل يتراوح وزنه بين ٥ كيلو جرام و ٣ كيلو جرام والسعر بين ٢٣,٥ جنيه و ٩,٥ جنيه ، وينخفض الطلب على الاصناف ذات الاسعار المرتفعة بينما يزيد على الاصناف منخفضة السعر .

دعم صابون الغسيل والتواليت :

كانت الحكومة تحقق ربحا من تجارة الشحوم المستوردة بلغ نحو ١,٥ مليون جنيه سنويا فى الفترة ٦٩ / ١٩٧٠ الى ٧١ / ١٩٧٢ .

وفى سنة ١٩٧٣ بدأ دعم الشحوم الحيوانية يتجه الى الارتفاع باستمرار ، كما يلى :

- فى ١٩٧٣ كان حوالى ٢,٦ مليون جنيه .
- وفى عام ٨٤ / ١٩٨٥ ارتفع الى ١٥٣ مليون جنيه .
- ومن ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٨٦ / ١٩٨٧ اتجه الى الانخفاض فصار ١١٢ مليون جنيه ، اى بنسبة ٢٧ ٪ عما كان عليه .

أما الاحماض الدهنية المحلية ، فكان يزيد دعمها عن دعم مثيلتها المستوردة . وهناك دعم آخر لصابون الغسيل ، وهو دعم غير مباشر فى مرحلة الانتاج ، اذ أن سعر بيع الوحدة المنتجة يقل عن تكلفة انتاجها الفعلية بسبب ارتفاع الأجور المستمر .

ولذلك رؤى دعـم سعـر قطعة صـابون الغسيـل زنة ٤٠٠ جرام بـ ٤ قروش فبلغت جملة الدعم عام ٨٦ / ١٩٨٧ - ٣٥ مليون جنيه .

ولنفس الاسباب دعم صابون التواليت دعما آخر غير مباشر ، بلغ فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ نحو ١ و ٢ قرش ، وبلغت جملته ٨ ملايين .

دعم المنظفات الصناعية :

دعم المنظفات يعتبر غير مباشر بسبب ثبات سعر الوحدة المنتجة لان ثمن مكوناتها مدعم ، ولكن بنود التكاليف الاخرى - ولاسيما الاجور - فى ارتفاع مستمر ، فحقق سعر البيع خسائر تتحملها الدولة بلغت جملتها عام ٨٦ / ١٩٨٧ نحو ٢٥٩ مليون جنيه .

كما ان هناك نوعا آخر من الدعم غير المباشر ، يتمثل فى دعم سعر الصرف .

هذا وقد اصبح الدعم يقتصر حاليا على كميات الصابون التى يتم توزيعها بالبطاقات التموينية التى انخفض نصيب الفرد فيها الى النصف تقريبا .

تســـويق الصابـــون

كان تسويق الصابون والمنظفات - سواء الانتاج المحلى او المستورد - يترك للسوق الحرة حال وفرته ، ويربط بالبطاقة التموينية فى حال نقصه .

وتشير الدراسة الى ان النسبة المئوية للمصروفات التسويقية بالقطاع العام كما يلى :

صابون الغسيل زنة ٤٠٠ جرام : ١٢ ٪
وصابون الغسيل زنة ٢٥٠ جرام : ١٥ ٪
وصابون التواليت زنة ١٣٥ جرام : ١٧ ٪
وعلبة السافو زنة ١٥٠ جرام : ١٥ ٪

والمنظفات الصناعية المستوردة : ١٥ ٪

توزيع الصابون والمنظفات على المحافظات بالحصص :

جميع السلع التى توزع على المحافظات بنظام الحصص سلع مدعمة ، وهناك ، بصفة عامة - عجز فى الكميات المتاحة منها بالنسبة للطلب عليها .

ويتم تحديد الحصص الشهرية من السلع المدعمة على اساس الكميات التى ستوزع عن طريق بطاقات التموين طبقا لاسس ومعايير محددة توخيا لعدالة التوزيع ، الا انه يصعب الالتزام بحصص ثابتة للمحافظات من بعض السلع . ولذلك تجرى تعديلات شهرية للحصص المقررة لبعض المحافظات بالرفع او بالتخفيض .

وهناك حصص إضافية تصرف فى المناسبات المختلفة وحصص أخرى لمحافظات المصايف .

وقد خضع توزيع الصابون والمنظفات لهذه الأسس والاعتبارات ، ومع ذلك فقد حدث تفاوت كبير سنة ١٩٨٧ فى متوسط نصيب الفرد - فى بعض الانواع - من الكميات الموزعة بطريق الحصص ، مما يستدعى اعادة النظر فى الحصص المقررة للصابون المدعم بمختلف المحافظات ، تحقيقا لعدالة التوزيع .

استهلاك الصابون والمنظفات

مما لا شك فيه أن نمط الاستهلاك المحلى يتأثر بالتطور الحضارى العالمى ، ولذلك زاد الاهتمام فى السنوات الاخيرة باستخدام المنظفات الصناعية كبديل لصابون الغسيل .

ويعتبر الانتاج المحلى هو المصدر الرئيسى لإمداد السوق المحلية بحاجتها من صابون الغسيل وصابون التواليت والمنظفات الصناعية ، ويكمل القطاعان العام والخاص ما يزيد على ذلك - من حاجة السوق - بالاستيراد .

الاستهلاك القومى والاستهلاك الفردى :

بلغ الاستهلاك القومى من صابون الغسيل :

- فى ١٩٧٥ كان ١٦٥ الف طن ، ارتفع فى ٨٤ / ١٩٨٥ الى ٣٦٧ الف طن .

- ومن ٨٥ / ١٩٨٦ الى ٨٧ / ١٩٨٨ انخفض الى ٢٨٤ الف طن .

- وقد اتضح ان متوسط استهلاك الفرد كان يسير مع اتجاه الاستهلاك القومى ارتفاعا وانخفاضا ، فقد ارتفع من ١٢ قطعة سنويا الى ٢٠ قطعة زنة ٤٠٠ جرام ، ثم انخفض الى ١٥ قطعة اى بنسبة نقص حوالى ٢٥ ٪ .

بينما بلغ الاستهلاك القومى من صابون التواليت : فى عام ١٩٧٥ نحو ١٧ الف طن ، وارتفع الى ٥١ الف طن عام ٨٧ / ١٩٨٨ .

وقد اتضح ان متوسط استهلاك الفرد كان يتجه مع اتجاه الاستهلاك القومى ، فارتفع من ٤ قطع زنة ١٣٥ جرام الى ٨ قطع .

وارتفع الاستهلاك القومى من المنظفات :

- من ٧٥ الى ١٩٨٨ من ٢٥ الف طن إلى ٩٢ الف طن ، أى إلى حوالى ٤ أمثال .

- واتضح أن متوسط استهلاك الفرد كان يتجه مع اتجاه الاستهلاك القومى ، فارتفع من ٣ علب زنة ٢٠٠ جرام الى ١٠ علب .

وبما أن الوحدة من المنظفات الصناعية تكافىء قوتها التنظيفية قوة وحدتين من صابون الغسيل فان التوسع فى انتاج المنظفات للاستهلاك على حساب إنقاص انتاج صابون الغسيل واستهلاكه سيحقق وفرا فى العملات الأجنبية سنويا يقدر بعشرة ملايين دولار .

تطور الأنماط الاستهلاكية للصابون والمنظفات للفئات مرتفعة الدخل ومنخفضة الدخل : فى الريف والحضر من ٦٤ / ٦٥ - ٧٤ / ١٩٧٥ :

اثبتت الاحصاءات التى عولت عليها الدراسة ما يأتى :

بالنسبة لصابون الغسيل :

- استهلاك الفرد ذى الدخل المنخفض ١٣ قطعة فى الحضر و ١٠ قطع فى الريف عام ٦٤ / ١٩٦٥ .

- استهلاك الفرد ذى الدخل المرتفع ٢٨ قطعة فى الحضر و١٩ قطعة فى الريف عام ٦٤ / ١٩٦٥ .

اى ان استهلاك الفرد من الفئة الثانية بلغ حوالى ضعفى استهلاك الفرد من الفئة الاولى .

وفى ٧٤ / ١٩٧٥ زاد استهلاك الفرد عما كان عليه قليلا بالنسبة للفئتين فى الريف والحضر .

وبالنسبة لصابون التواليت :

– استهلاك الفرد ذى الدخل المنخفض ٣ قطع فى الحضر و ٣ قطع فى الريف فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

– استهلاك الفرد ذى الدخل المرتفع ٣٦ قطعة فى الحضر و ١٩ قطعة فى الريف فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

وبالنسبة للمنظفات الصناعية :

– استهلاك الفرد ذى الدخل المنخفض فى الريف والحضر : لم يكن مستهلكا للمنظفات فى ٦٤ / ١٩٦٥ ، بينما كان اقل من علبة فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

– استهلاك الفرد ذى الدخل المرتفع فى الريف ٥ علب و ١٤ علبة فى الحضر فى ٧٤ / ١٩٧٥ .

مقارنة استهلاك الفرد المصرى من الصابون والمنظفات بنظيره فى بعض الدول وذلك وفق احصاء عام ١٩٨٣:

– الاستهلاك من الصابون : تعتبر مصر من اكثر الدول استهلاكا بالنسبة لنصيب الفرد من الصابون .

– الاستهلاك من المنظفات : تأتى مصر فى المركز رقم ١٥ بالنسبة لنصيب الفرد من مساحيق الغسيل والمنظفات .

اتجاهات المستقبل للصابون والمنظفات

صابون الغسيل :

– فى ٨٦ / ١٩٨٧ قدر اجمالى الطاقة الانتاجية بحوالى ٥٠٨ الف طن ، منها ٤٦٨ الف طن انتجها القطاع العام ، و ٤٠ الف طن انتجها القطاع الخاص .

ويقدر استهلاك صابون الغسيل عام ٢٠٠٠ بحوالى ٤٢٠ الف طن .

صابون التواليت :

– فى ٨٦ / ١٩٨٧ قدر اجمالى الطاقة الانتاجية بحوالى ١١٢ الف طن منها ٩٦ الف طن انتجها القطاع العام و ١٦ الف طن انتجها القطاع الخاص .

– علما بأن اجمالى انتاج القطاعين العام والخاص هذا العام بلغ ٥١ الف طن ، اى ان هناك طاقات انتاجية غير مستغلة فى القطاعين تبلغ نسبتها للطاقات المستغلة ٥٤ ٪ .

– ويقدر اجمالى استهلاك هذا النوع من الصابون عام ٢٠٠٠ بحوالى ١١٣,٤ الف طن .

المنظفات الصناعية :

– فى عام ٨٦ / ١٩٨٧ كانت الطاقة الانتاجية للمنظفات المستغلة بالقطاع العام حوالى ٧٥ الف طن ، والطاقات الجارى تنفيذها حتى عام ٨٩ / ٩٠ حوالى ٩٠ الف طن ، اى سيبلغ انتاج الطاقة المستغلة المتوقع بالقطاع العام سنة ٨٩ / ١٩٩٠ حوالى ١٦٥ الف طن .

– ولسد حاجة التوسع الكبير المنتظر فى استهلاك المنظفات ، وافقت الهيئة العامة للتصنيع على إصدار تراخيص للقطاعين الخاص والمشترك لإقامة مصانع لإنتاج المنظفات الصناعية .

ويقدر انتاج الطاقات المنتظر تنفيذها بحوالى ١٣٥ الف طن ، وبذلك يتوقع ان يبلغ إجمالى الإنتاج عام ٨٩ / ١٩٩٠ حوالى ٣٠٠ الف طن .

ومما يساعد على زيادة انتاج المنظفات التقدم الملحوظ فى إنتاج الخامات الرئيسية لانتاج المنظفات ، وستكون جميعها خامات محلية ، مما يساعد على خفض استهلاك صابون الغسيل ويغنى عن استيراد الشحوم التى تسبب الاختناقات وتكبد الدولة نقدا اجنبيا .

اتجاهات وآراء :

أبرزت المناقشات التى دارت بالمجلس ، بناء على ما جاء بالتقرير المطول ، مجموعة من الاتجاهات والآراء ، تتخلص فيما يأتى :

– ان مصر من اكثر الدول استهلاكا لصابون الغسيل ، ومن اقل الدول استهلاكا للمنظفات الصناعية ، ولذلك يلزم التركيز على انتاج هذه المنظفات فى مصر . على ان صابون الغسيل سيظل مهما لبعض الفئات محدودة الدخل ، وسيظل مستخدما ، وبخاصة فى الريف والمناطق النائية .

– من المناسب الاهتمام بالجودة ، إذ انها تلعب دورا رئيسيا فى عملية الاستهلاك والحد منه .

– ضرورة اعطاء القطاع الخاص دفعة قوية فى صناعة صابون التواليت والمنظفات لأنه أقدر على التحرك من القطاع العام ، مع اهمية تحويل القطاع الخاص إلى قطاع صناعى يسهم فى إنتاج العناصر الاساسية اللازمة للمنظفات الصناعية دون أن يقتصر دوره على التعبئة .

– اعادة النظر فى نظم التوزيع المعمول بها ، إذ لا يراعى فيها النمط الاستهلاكى واختلافه من مكان الى آخر .

– ليس لصابون الغسيل أهمية جوهرية بالنسبة للسوق المؤسسية ، حيث يتجه جزء كبير من مبيعات المنظفـات الصناعية الى السوق العائلية . ولذلك فان اختلاف التوجيه للمنتجين لانواع من الاسواق المختلفة يحد الى درجة كبيرة من إمكان إحلال المنظفات الصناعية محل صابون الغسيل .

– يجب اجراء دراسة اقتصادية شاملة للتكلفة على أساس علمى محاسبى ادارى سليم .

التوصيات

وعلى ضوء ما جاء بالتقرير ، وما دار حوله من مناقشات – يوصى بما يأتى :

فى شأن الانتاج :

* استغلال الطاقات الانتاجية المتاحة والفائضة لصابون الغسيل ، فى التوسع فى انتاج الصابون المبشور اللازم للغسالات الكهربائية .

* تطوير صناعة الصابون الحالية ، باستعمال طرق التصبين المستمر للحصول على منتج عال من حيث الجودة والمواصفات الثابتة .

* استغلال الطاقات الانتاجية غير المستغلة بمصانع صابون التواليت ، وتطوير وحدات الانتاج لتحسين جودة الصابون ، وانتاج اصناف متطورة تصل إلى المواصفات العالمية ، وتوفير مستلزمات الانتاج ، خاصة الروائح العطرية والألوان .

* التوسع فى انتاج صابون التواليت من الأصناف العالمية «الماركات» المشهورة ، وذلك فى وحدات الانتاج غير المستغلة ، بمصانع صابون التواليت المحلية ، أسوة بما يتم بالنسبة لسلع استهلاكيـة اخرى .

* التوسع فى انتاج المنظفات السائلة ، فرغم أن معظم خاماتها متوفرة محليا ، إلا ان إنتاجها حاليا لا يمثل إلا حوالى ٣ ٪ فقط من اجمالى انتاج المنظفات الصناعية .

× ان يكون انشاء أى مصانع او توسعات – سواء بالنسبة لصناعة صابون الغسيل او المنظفات – مرتبطا بدراسات الجدوى التى تجرى لانشاء اى مشروع ، والتى يقوم بها المستثمرون ، سواء من القطاع الخاص أو المشترك او العام ، وبحيث يكون قرار الموافقة على الانشاء او التوسع او عدم الموافقة عليه بالنسبة لكل حالة على حدة فى ضوء ما تنتهى اليه هذه الدراسات وبخاصة من الجوانب الاقتصادية .

فى شأن التسويق :

* تحقيق هامش ربح مناسب ، فقد تبين أن النسبة المئوية للمصروفات التسويقية بالقطاع العام لصابون الغسيل الكبير الحجم منخفضة نسبيا فهى حوالى ١٢ ٪ ، فى حين ان هذه النسبة تبلغ حوالى ١٥ ٪ لصابون الغسيل الصغير الحجم ، و ١٧ ٪ لصابون التواليت ، والمنظفات الصناعية المستوردة .

* تعبئة المنظفات الصناعية فى عبوات كبيرة ، مثل العبوات المستوردة التى يبلغ بعضها ٥ كيلو جرام ، وذلك توفيرا للتكاليف المرتفعة للعبوات ، إذ ان قيمة العبوات بلغت حوالى ٢٧ ٪ من إجمالى قيمة المستلزمات السلعية عام ٨٣ / ١٩٨٤ . ذلك إلى جانب توفير العبوات الصغيرة بأوزان مختلفة .

* التركيز على تصنيع المنظفات بدلا من استيرادها معبأة او استيراد مكوناتها جاهزة وتعبئتها محليا .

* تشديد الرقابة على الاسواق ، وتحديد مواصفات الصابون والمنظفات من إنتاج القطاع الخاص ، وتحديد هوامش ربح مناسبة للصناعة .

* النظر فى امكان رفع صابون الغسيل من المقررات التموينية المربوطة على البطاقات ، وذلك فيما عدا ما تحصل عليه الفئات ذات الدخل المحدود ، نظرا لتوفره حاليا بالاسواق الحرة بأسعار مناسبة .

فى شأن الدعم :

* أن تتم تعبئة زيت التموين الذى يوزع بالبطاقات التموينية وتحسين نوعه . حيث تبين انه نتيجة لرداءته فإن بعض التجار والأسر يقوم بتصنيع الصابون من هذا الزيت ، مما يعتبر إسرافا فى النقد الأجنبى.

فى شأن الاستهلاك :

* التوسع فى انتاج المنظفات الصناعية – سواء المنظفات البودرة او السائلة – بهدف زيادتها لتشجيع الاقبال على استهلاكها ، وبالتالى ينخفض استهلاك صابون الغسيل لأن للمنظفات الصناعية مزايا تفوق صابون الغسيل بالنسبة للمستهلك ، ولتخفيف العبء على ميزان المدفوعات .

* قيام وسائل الاعلام بحث المواطنين على تغيير أنماط الاستهلاك السائدة بالنسبة لصابون الغسيل المرتفع التكلفة ، إلى استعمال الصابون السائل والمنظفـات الصناعية نظـرا لتوفر معظم خاماتها محليا .

الكشاف الموضوعى



المحتوى

مطبوعـــــات

المجالس القومية المتخصصة

- ٢٤٤ -

القاهـرة

١٤١٠ هـ - ١٩٩٠ م

صدر من هذه الموسوعة :

- المجلد الاول : الزراعة والرى
- المجلد الثانى : الصناعة
- المجلد الثالث : السياسات المالية والاقتصادية
- المجلد الرابع : النقل والمواصلات - والتموين والتجارة الداخلية

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

تحت الطبع :

المجلد الخامس : الســـــياحــة

المجالس القومية المتخصصة

أنشئت المجالس القومية المتخصصة بموجب المادة ١٦٤ من الدستور لتعاون فى رسم السياسات العامة للدولة فى جميع مجالات النشاط القومى .

وتتكون من :

- المجلس القومى للتعليم والبحث العلمى والتكنولوجيا (سنة ١٩٧٤).
- المجلس القومى للانتاج والشئون الاقتصادية (سنة ١٩٧٤).
- المجلس القومى للثقافة والفنون والآداب والاعلام (سنة ١٩٧٨).
- المجلس القومى للخدمات والتنمية الاجتماعية (سنة ١٩٧٩).

The Specialized National Councils

have been established according to Article 164 of the Constitution of the Arab Republic of Egypt, in order to " assist in formulating a stable general policy in all fields of national activity".

They consist of:

-The National Council for Education, Scientific Research and Technology (1974)

-The National Council for Production and Economic Affairs (1974)

-The National Council for Culture, Literature and Information (1978)

-The National Council for Services and Social Development (1979)

Supervisor General :	D. Mohamed Abdel Kader Hatem	د . محمد عبد القادر حاتم	المشرف العام :
Secretary General, Chancellor :	Mr. Talaat Hammad	المستشار طلعت حماد	الأمين العام :
Technical Adviser :	Mr. Fathy Barakat	الأستاذ فتحى بركات	المستشار الفنى :

Address: 1113 , Nile Corniche St. , Cairo. Egypt .العنوان : ١١١٣ كورنيش النيل - القاهرة

